Deutscher Bundestag **Drucksache 19/11425**

19. Wahlperiode 01.07.2019

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht über die Evaluation der Fahreignungsseminare

Zugeleitet mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastrukturtur vom 26. Juni 2019 gemäß § 4 des Straßenverkehrsgesetzes.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Erstellt durch:

Bundesanstalt für Straßenwesen

Referat „Fahreignung, Fahrausbildung, Kraftfahrerrehabilitation“

Simone Klipp

Umfragezentrum Bonn - Prof. Rudinger GmbH

Gesellschaft für empirische Sozialforschung und Evaluation

Norbert Hilger, Tülin Engin & Georg Rudinger

Kraftfahrt-Bundesamt

Referat 34 „Kraftfahrerstatistik, methodische und statistische Grundsatzfragen“

Tobias Hundertmark & Mike Kühne

Kurzfassung

Mit der Umstellung des Mehrfachtäter-Punktesystems auf das Fahreignungs-Bewertungssystem im Mai 2014 wurden zugleich die in die Kritik geratenen Aufbauseminare für punkteauffällige Kraftfahrer durch das Fahreignungsseminar (FES) ersetzt. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wurde in § 4b StVG mit der Evaluation des Fahreignungsseminars beauftragt, mit welcher insbesondere untersucht werden soll, „ob das Fahreignungsseminar eine verhaltensverbessernde Wirkung im Hinblick auf die Verkehrssicherheit hat." Daraufhin wurden im BASt-Forschungsprojekt „Methodenstudie Evaluation Fahreignungsseminar" ein quasi-experimentelles Untersuchungsdesign sowie Erhebungsinstrumente entworfen, welche die Grundlage der vorliegenden Evaluation bilden. Zur Erfassung der Teilnehmendenreaktion und des Lernerfolgs wurden als Experimentalgruppe (EG) $n=224$ FES-Teilnehmende sowie als Kontrollgruppe (KG) $n=355$ verkehrsauffällige Vergleichspersonen schriftlich und zum Teil auch mündlich befragt. Zudem wurde für die Untersuchung der Resultatebene eine Legalbewährungsstudie mit den Daten des Fahreignungsregisters durch das Kraftfahrt-Bundesamt durchgeführt (EG: $n=1.649$; KG: $n=16.420$). Zusätzlich zur Wirksamkeitsuntersuchung wurde auf Anregung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur hin eine Implementierungskontrolle zu verschiedenen Aspekten (u. a. Ausbildungsstand der Seminarleitenden, Flächendeckung des Angebots, Abstimmung der beiden Teilmaßnahmen) vorgenommen.

Ergebnisse der Befragungen sind, dass FES von den Teilnehmenden akzeptiert wird und dass das Seminar zur Reflektion des Verhaltens anregt. Die durch das Seminar bewirkten Einstellungs- und Verhaltensänderungen sind jedoch nicht von solcher Stärke, dass sie auch auf der Resultatebene der Legalbewährung ihren Ausdruck finden. Für einen Beobachtungszeitraum von 24 Monaten liegen die Legalbewährungsindikatoren in beiden Gruppen auf demselben Niveau, nämlich für den Auffälligkeitsindikator bei 43,6 Prozent in der KG und 43,3 Prozent in der EG, und für den Entziehungsindikator bei 2,6 Prozent in der KG und 3,0 Prozent in der EG. Eine verhaltensverbessernde Wirkung der FES konnte somit nicht belegt werden.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Inhalt

Abbildungsverzeichnis ... **8**

Tabellenverzeichnis ... **9**

Glossar ... **11**

1 Einleitung ... **13**

1.1 Die Reform des Verkehrszentralregisters ... 13

1.2 Mehrfachtäter-Punktesystem und Fahreignungs-Bewertungssystem ... 14

1.3 Fahreignungsseminar ... 15

1.4 Evaluation der Fahreignungsseminare ... 16

2 Ergebnisse zur Durchführung der FES ... **19**

2.1 Ausbildungsstand der Seminarleitenden ... 19

2.2 Flächendeckung des Angebots ... 21

2.3 Fremdsprachliche Angebote ... 24

2.4 Anzahl der durchgeführten Seminare ... 24

2.5 Teilnehmerstruktur ... 25

2.6 Kosten ... 26

2.7 Abstimmung der beiden Teilmaßnahmen ... 26

3 Befragungen ... **27**

3.1 Methoden ... 27

3.1.1 Stichproben ... 27

3.1.2 Befragungsinstrumente ... 29

3.1.2.1 Fragebogen ... 29

3.1.2.2 Interview ... 30

3.1.3 Auswertung ... 30

3.1.4 Hypothesen ... 31

3.2 Ergebnisse ... 31

3.2.1 Schriftliche Befragung ... 31

3.2.1.1 Demographie und Kontrollvariablen ... 31

3.2.1.2 Akzeptanz ... 34

3.2.1.3 Sicherheit, Risiko und Wissen ... 35

3.2.2 Interview ... 37

3.2.2.1 Kenntnisse über auslösende und aufrechterhaltende Bedingungen von riskantem Verhalten ... 37

3.2.2.2 Änderungsmotivation ... 43

3.2.2.3 Kenntnisse über sichere Verhaltensalternativen ... 46

3.2.2.4 Umsetzung der Strategien im Alltag ... 50

3.2.2.5 Bewertung von FES ... 59

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

4 Legalbewährung ... 66
4.1 Datengrundlage ... 66
4.1.1 Fahreignungsregister ... 66
4.1.1.1 Registerpflichtige Verstöße und Dunkelfeld ... 66
4.1.1.2 Tilgung ... 67
4.1.2 Zentrales Fahrerlaubnisregister ... 67
4.1.3 Informationen zu Maßnahmenstufen und besuchten Seminaren ... 68
4.1.4 Zahlen vor und nach der Reform ... 69
4.2 Studiendesign ... 70
4.2.1 Experimental- und Kontrollgruppe ... 70
4.2.2 Annahmen zur Teilnahme und zur erneuten Auffälligkeit ... 70
4.2.3 Diskussion zum Design ... 71
4.2.3.1 Stichprobenziehung versus Vollerhebung ... 71
4.2.3.2 Auffälligkeitsquoten statt Auffälligkeitsraten ... 72
4.2.3.3 Berücksichtigung des Tilgungsdatums ... 72
4.2.3.4 Berücksichtigung des Punktestands ... 72
4.2.3.5 Selbstselektion der EG ... 72
4.2.3.6 Unschärfen bei der Feststellung der Maßnahmenstufe ... 72
4.2.4 Matching-Kriterien ... 73
4.2.4.1 Geschlecht ... 73
4.2.4.2 Alter ... 73
4.2.4.3 Maßnahmenstufe gemäß FEBS ... 73
4.2.4.4 Zeitpunkt der Ermahnung oder Verwarnung ... 73
4.2.4.5 Wohnort ... 74
4.2.4.6 Führerschein auf Probe-Status ... 74
4.2.5 Matching-Prozess ... 74
4.2.5.1 Matching der Subgruppe ohne Ermahnung und Verwarnung ... 75
4.2.5.2 Matching der Subgruppe mit Ermahnung oder Verwarnung ... 75
4.2.6 Legalbewährung ... 77
4.2.6.1 Verwendete Indikatoren der Legalbewährung ... 77
4.2.6.2 Meldeverzug ... 77
4.2.7 Zusammensetzung der Untersuchungsgruppe ... 78
4.2.7.1 Geschlecht ... 78
4.2.7.2 Alter ... 79
4.2.7.3 Regionstyp ... 79
4.2.7.4 Maßnahmenstufe ... 80
4.2.7.5 Verteilung der Fahreignungsseminare im Zeitverlauf ... 80
4.3 Ergebnisse ... 81
4.3.1 Gruppenunterschiede anhand der Indikatoren ... 81

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

4.3.2 Betrachtung der Indikatoren unter Berücksichtigung relevanter Einflussgrößen ... 82
4.3.2.1 Geschlecht ... 82
4.3.2.2 Alter ... 82
4.3.2.3 Maßnahmenstufe ... 83
4.3.2.4 Siedlungstyp ... 83
4.3.2.5 Bundesland ... 84
4.3.3 Untersuchung wechselseitiger Einflüsse der Selektionsvariablen ... 85
4.4 Zusammenfassung ... 86

5 Diskussion ... 87

6 Empfehlungen ... 91

Literatur ... 92

Anhang ... 95

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Abbildungsverzeichnis

Bild 1: FAER-„Punkte-Tacho“ 15
Bild 2: Anzahl und Zeitpunkt der übermittelten Adressen von FES-Teilnehmenden 28
Bild 3: Akzeptanz der Maßnahme und der vereinbarten Ziele 34
Bild 4: Zustimmungs- und Löseranteile der Skalen „Sicherheit“, „Risiko 1“, „Risiko 2“ und „Wissen“ getrennt nach Gruppen 36
Bild 5: Eintragungen im FAER 67
Bild 6: Rekrutierungsprozedere 76
Bild 7: Erhebungsdesign der Legalbewährungsuntersuchung 78
Bild 8: Zusammensetzung der Untersuchungsgruppe nach Geschlecht 79
Bild 9: Zusammensetzung der Untersuchungsgruppe nach Alter 79
Bild 10: Zusammensetzung der Experimentalgruppe (N=1.649) nach Maßnahmenstufe 80
Bild 11: FES-Datum der EG in Drei-Monats-Intervallen 81
Bild 12: Indikator VA (a) nach Bundesländern für EG und KG sowie Indikator Entziehung (b) nach Bundesländern und Gruppenzugehörigkeit 85

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Nach Landesrecht zuständige Behörden für die Erteilungen von Seminarleitererlaubnissen FES 20
Tabelle 2: Postleitzahlengebiete mit verkehrspsychologischen und verkehrspädagogischen Angeboten (PLZ der Seminarräume) in Schleswig-Holstein 22
Tabelle 3: Postleitzahlengebiete mit verkehrspsychologischen Angeboten (Anzahl der Seminarräume und der Seminarleiter) in Bayern 23
Tabelle 4: Anzahl der Teilnahmen an Fahreignungsseminaren seit dem 1. Mai 2014 [1)] 24
Tabelle 5: Anzahl der Teilnahmen an Fahreignungsseminaren zwischen 1.1.2015 und 30.6.2018 nach Bundesland [1)] 25
Tabelle 6: Anzahl der Teilnahmen an Fahreignungsseminaren zwischen 1.1.2015 und 30.6.2018 nach Geschlecht und Alter [1)] 26
Tabelle 7: Befragungszeitpunkte und Rücklauf der FES-Teilnehmenden 28
Tabelle 8: Dauer zwischen Ende des Kurses und Befragung in Monaten (n = 224) 29
Tabelle 9: Geschlecht der schriftlich Befragten (F36) 31
Tabelle 10: Alter (F37) 31
Tabelle 11: Höchster Schulabschluss (F38) 32
Tabelle 12: Fahrleistung des vergangenen Jahres in km (F40) 32
Tabelle 13: Situationen und Zwecke der Autonutzung 32
Tabelle 14: Selbstberichtete Eintragung im FAER 32
Tabelle 15: Selbstberichtete Anzahl der Punkte im FAER (F43) 33
Tabelle 16: Selbstberichtete Art der Regelverstöße 33
Tabelle 17: Grund der Teilnahme am FES (n = 224) 34
Tabelle 18: Punkterabatt nach FES-Teilnahme (n = 224) 34
Tabelle 19: Antwortverteilungen und Gruppenvergleiche auf Ebene der einzelnen Fragen zu „Sicherheit“ (F10-F13), „Risiko I“ (F14-F20), „Risiko II“ (F21-F26) und „Wissen“ (F27-F35) 35
Tabelle 20: Gruppenvergleiche von Sicherheitsverantwortung, Risikobewusstsein und Wissen auf Skalenebene 37
Tabelle 21: Punkte im FAER 37
Tabelle 22: Regelverstöße 38
Tabelle 23: Ursachen des Regelverstoßes 41
Tabelle 24: Bedeutung des Autofahrens 43
Tabelle 25: Begründungen der Bedeutung des Autos 44
Tabelle 26: Konsequenzen eines Verlusts der Fahrerlaubnis 44
Tabelle 27: Begründung für die Wichtigkeit der Vermeidung von Punkten 45
Tabelle 28: Entwicklung von Strategien 47
Tabelle 29: Herausforderungen bei der Umsetzung der Strategien 51
Tabelle 30: Hinweise für die Umsetzung von Strategien 52
Tabelle 31: Motivation zur Einhaltung von Vorsätzen 55
Tabelle 32: Bedeutung der Hausaufgaben 58

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Tabelle 33: FES hilft nicht, weil … 59
Tabelle 34: Begründung für die Wirksamkeit von FES 61
Tabelle 35: Maßnahmenstufen 68
Tabelle 36: Absolvierte FES in den Jahren 2014 bis 2017 68
Tabelle 37: Im VZR/FAER eingetragene Personen am 1. Januar der Jahre 2008 bis 2017 nach Geschlecht[1)] 69
Tabelle 38: Im VZR/FAER eingetragene Personen am 1. Januar der Jahre 2008 bis 2017 nach Alter[1)] 69
Tabelle 39: Zusammensetzung der Untersuchungsgruppe nach Siedlungsregionstyp und Geschlecht 79
Tabelle 40: Zusammensetzung nach Maßnahmenstufe und Geschlecht 80
Tabelle 41: Anteil der Auffälligen nach Gruppenzugehörigkeit 81
Tabelle 42: Auffälligkeiten nach Geschlecht 82
Tabelle 43: Auffälligkeiten nach Geschlecht und Gruppenzugehörigkeit 82
Tabelle 44: Auffälligkeiten nach Alter 82
Tabelle 45: Auffälligkeiten nach Alter und Gruppenzugehörigkeit 83
Tabelle 46: Auffälligkeiten nach Maßnahmenstufen 83
Tabelle 47: Auffälligkeiten nach Gruppe und Maßnahmenstufe 83
Tabelle 48: Auffälligkeiten nach Siedlungstyp 83
Tabelle 49: Indikatoren nach Gruppenzugehörigkeit und Regionstyp 84
Tabelle 50: Auffälligkeiten nach Bundesland 84
Tabelle 51: Auffälligkeiten nach Maßnahmenstufe und Geschlecht 85
Tabelle 52: Auffälligkeiten nach Alter und Geschlecht 86

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Glossar

Beobachtungszeit, geplante	Dauer, der für alle Probanden anvisierten Beobachtung potentieller Ereignisse
Beobachtungszeit, individuelle	Tatsächliche Dauer der Beobachtung potentieller Ereignisse einzelner Probanden.
Beobachtungszeit, verkürzte	Die Beobachtungszeit eines Probanden endet mit dem Erreichen eines absorbierenden (also nicht mehr veränderbaren) Zielzustandes, um Verzerrungen zu vermeiden.
Dunkelfeld	Alle unentdeckten Verkehrsverstöße (Straftaten und Ordnungswidrigkeiten) im Straßenverkehr.
Ereignis, auslösendes	Ereignis, aufgrund dessen die Probanden ausgewählt werden.
Ereignis, kritisches	Auftreten von spezifischen Verkehrsverstößen und spezifischen Fahrerlaubnismaßnahme.
Erhebungszeitraum	Zeitspanne, in der die individuelle Beobachtungszeit liegt.
Fahrerlaubnismaßnahmen, negative	Maßnahmen, die bei Hinweisen auf Mängel in der Eignung oder Befähigung zum Führen eines Kraftfahrzeugs oder zur Korrektur eines Fehlverhaltens ergriffen werden. Dazu gehören beispielsweise Ermahnungen und Verwarnungen, Entziehungen, Aberkennungen, Versagungen, isolierte Sperren und Fahrverbote.
Legalbewährung	Umfasst das Straßenverkehrsverhalten bereits auffällig gewordener Personen innerhalb einer Beobachtungszeit im Anschluss an ein auslösendes Ereignis.
Meldeverzug	Zeit zwischen dem Datum eines Ereignisses (z. B. Verkehrsverstoß; erfolgreiches Absolvieren eines Fahreignungsseminars; Erwerb einer Fahrerlaubnisklasse) und Datum des Eingangs dieser Information im Register. Aufgrund des Meldeverzugs ist die Verzugszeit erforderlich.
Punkteauffälligkeit	Verkehrsverstoß, der mit mindestens einem Punkt nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem gemäß Anlage 13 zu § 40 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) bewertet wird.
Punktetäter	Mehrfach verkehrsauffällige Kraftfahrer, die mit mindestens einem Punkt im Fahreignungsregister (FAER) erfasst sind.
Rekrutierungszeitraum	Wenn in diesem Zeitraum ein auslösendes Ereignis eintritt, wird die betreffende Person in die Untersuchung aufgenommen.
Straßenverkehrsverhalten	Umfasst sowohl regelkonformes als auch abweichendes Verhalten von Verkehrsteilnehmenden
Straßenverkehrsverhalten, abweichendes	Alle Verstöße (Verkehrsstraftaten und Verkehrsordnungswidrigkeiten) gegen die verkehrsregelnden Bestimmungen;

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Straßenverkehrsverhalten, regelkonformes	Die Gesamtheit des Straßenverkehrsverhaltens, das durch Einhalten der verkehrsregelnden Bestimmungen (Gesetze und Verordnungen) gekennzeichnet ist.
Untersuchungszeitraum	Dauer der Datenerhebung, bestehend aus Rekrutierungs- und Erhebungszeitraum
Verkehrsauffälligkeit	Straftat oder Ordnungswidrigkeit im Straßenverkehr
Verkehrsauffälligkeit, festgestellte	Verkehrsverstöße, die polizeilich erfasst oder Verwaltungsbehörden bekannt sind.
Verkehrsauffälligkeit, registrierte	Im FAER erfasste Verkehrsverstöße
Verzugszeit, geplante	Zeitraum, um Verzerrungen durch Meldeverzug bezüglich kritischer/auslösender Ereignisse zu berücksichtigen.
Verzugszeit, individuelle	Tatsächlich realisierte Verzugszeit bei einzelnen Probanden.
Verzugszeit, verlängerte	Bei einer Verkürzung der individuellen Beobachtungszeit verlängert sich die individuelle Verzugszeit, so dass der Erhebungszeitraum konstant bleibt.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

1 Einleitung

Autoren: Simone Klipp, Tobias Hundertmark, Mike Kühne & Norbert Hilger

Mobilität und (Straßen-)Verkehr sind von großer Bedeutung für gesellschaftliche und berufliche Teilhabe. Sie bergen aber auch erhebliche Risiken für Leib und Leben der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Ein Bestreben der Verkehrspolitik ist es, diese Risiken zu minimieren und das Fahren auf den Straßen sicherer zu machen. Die UN hat 2010 u. a. deswegen die „Decade of Action for Road Safety 2011-2020“ ausgerufen, mit dem Ziel, die Zahl der im Verkehr Verunglückten zunächst zu stabilisieren und anschließend zu reduzieren[1].

Jährlich sterben über 3.000 Menschen in Deutschland im Straßenverkehr, fast 400.000 werden verletzt (Statistisches Bundesamt, 2018b). Ein Großteil dieser Verunglückten ist auf Unfälle aufgrund des Fehlverhaltens eines Fahrzeugführers zurückzuführen (Statistisches Bundesamt, 2018a). Lediglich knapp drei Prozent der Hauptverursacher 2017 waren Fußgänger. Insbesondere mehrfach verkehrsauffällige Kraftfahrer (sog. „Punktetäter“) stellen dabei ein erhebliches Problem für die Verkehrssicherheit dar. In nationalen und internationalen Studien konnte nachgewiesen werden, dass mit der Anzahl von Verkehrsverstößen in der Vergangenheit, das Unfallrisiko einer Person deutlich ansteigt (SCHADE, 2005; DIAMANTOPOULOU et al., 1997).

Aus einer jüngeren Studie (KÜHNE & HUNDERTMARK, 2016) geht hervor, dass ein Fahrerlaubnisentzug bei mehrfach verkehrsauffälligen Fahrern nicht unbedingt zur Verhaltensänderung führt: Personen, denen der Führerschein wegen Überschreitens der Punktegrenze entzogen wurde, haben ein doppelt so hohes Risiko, nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis schuldhaft einen Unfall zu verursachen, wie Personen, deren Fahrerlaubnis wegen Alkohol- oder Drogenkonsum entzogen wurde. Entsprechend bedeutsam ist es, Fahrerinnen und Fahrern Möglichkeiten zu bieten, ihr Verkehrsverhalten zu modifizieren und sie dabei zu unterstützen, wieder regelkonform am Verkehr teilzunehmen. Das neu entwickelte Fahreignungsseminar (FES) soll hierzu einen Beitrag leisten.

1.1 Die Reform des Verkehrszentralregisters

In Deutschland fand zum 1. Mai 2014 eine umfassende Reform des Straßenverkehrsrechts statt. Im Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) wurde das Verkehrszentralregister (VZR) durch das Fahreignungsregister (FAER) abgelöst. Im Zuge dieser Reform ist auch die Umstellung des Mehrfachtäter-Punktesystems auf das Fahreignungs-Bewertungssystem (FEBS) erfolgt. ALBRECHT und KEHR (2013) nennen folgende Ziele der Reform:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit: Es werden nur noch die Verstöße registriert, die unmittelbare Relevanz für die Verkehrssicherheit besitzen. Schwere Ordnungswidrigkeiten (OWi) werden im FEBS betont, sie verbleiben für die Dauer von fünf Jahren im Register. Leichtere Verstöße erscheinen nur zwei Jahre im Register. Entscheidungen wegen Straftaten ohne Entziehung der Fahrerlaubnis oder ohne isolierte Sperrfrist für die Erteilung einer Fahrerlaubnis werden nach fünf Jahren getilgt, während Entscheidungen wegen Straftaten mit Entziehung der Fahrerlaubnis oder mit einer isolierten Sperrfrist für die Erteilung einer Fahrerlaubnis nach zehn Jahren getilgt werden. Bereits vier schwere Ordnungswidrigkeiten führen zur Entziehung der Fahrerlaubnis nach dem neuen FEBS.
- Transparenz: Durch Wegfall der Tilgungshemmung ist das neue System durchschaubarer und nachvollziehbarer.
- Vereinfachung und Verhältnismäßigkeit: Das ursprüngliche Punktesystem mit ein bis sieben Punkten wurde durch ein System mit drei Bewertungskategorien (verkehrssicherheitsbeeinträchtigende OWi, besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende OWi und leichte Straftaten, schwere Straftaten) ersetzt. Dadurch wird die Berechnung des individuellen Punktestands vereinfacht und der Tatsache Rechnung getragen, dass sich das Verkehrssicherheitsrisiko des einzelnen Verkehrsteilnehmenden aus der Anzahl der Verstöße und nicht aus der Anzahl der Punkte ergibt (SCHADE, 2005).

Neben der Einführung neuer Begrifflichkeiten wurden mit der Reform weitere Änderungen vollzogen, um die o. g. Ziele zu erreichen. Bezüglich der Regelungen über die Erfassung im FAER und dessen

[1] Weitere Informationen unter http://www.un.org/en/roadsafety

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Führung wurde die Eintragungsgrenze auf 60 Euro angehoben und eine abschließende Liste der einzutragenden OWi und Straftaten erstellt. Ferner wurden feste Löschungsfristen und ein einheitlicher Beginn der Tilgungsfrist ab Rechtskraft eingeführt. Hinsichtlich der Regelungen des FEBS wurden eine neue Punktbewertung, dementsprechend sich verändernde Maßnahmen und Maßnahmenstufen des FEBS und ein Punktabzug für den freiwilligen Besuch des FES (zunächst als Modellversuch befristet auf fünf Jahre) festgelegt (zu den Änderungen im Einzelnen vgl. ALBRECHT & KEHR, 2013; ALBRECHT & KEHR, 2015; ALBRECHT, KEHR & LEDWIG, 2015).

1.2 Mehrfachtäter-Punktesystem und Fahreignungs-Bewertungssystem

Bis zum 30. April 2014 galt in Deutschland das 1974 eingeführte Mehrfachtäter-Punktesystem. Nach diesem wurden Verstöße gegen verkehrsrechtliche Bestimmungen, die mit Bußgeldern geahndet wurden, im Hinblick auf die Fahreignung auch mit Punkten versehen. Registerpflichtige Ordnungswidrigkeiten wurden mit einem bis vier Punkten eingetragen, Straftaten mit fünf bis sieben. Das Mehrfachtäter-Punktesystem sah drei Maßnahmenstufen vor, die nacheinander durchlaufen werden mussten. Diese Maßnahmen dienten dem Schutz vor Gefahren, die von „wiederholt gegen Verkehrsvorschriften verstoßenden Fahrzeugführern und -haltern ausgehen“ (Straßenverkehrsgesetz (StVG) 2013[2], § 4 Abs. 1):

- **1. Maßnahmenstufe:** Bei acht bis 13 Punkten wurde eine Verwarnung ausgesprochen und auf das Aufbauseminar für allgemein auffällige Kraftfahrer (ASP) hingewiesen.
- **2. Maßnahmenstufe:** Bei einem Punktestand von 14 bis 17 erfolgte eine Anordnung zur Teilnahme am Aufbauseminar durch die Fahrerlaubnis (FE)-Behörde. Wurde in den vorangegangen fünf Jahren bereits ein Aufbauseminar besucht, erfolgte nur der Hinweis auf die Möglichkeit einer freiwilligen verkehrspsychologischen Beratung und den drohenden Verlust der FE bei Erreichen von 18 Punkten.
- **3. Maßnahmenstufe:** 18 und mehr Punkte führten zur Entziehung der FE, da die Person dann als ungeeignet galt, ein Fahrzeug zu führen.

In Abhängigkeit vom Punktestand war es für die Verkehrsteilnehmenden möglich, durch den freiwilligen Besuch des ASP Punkte im VZR abzubauen. Einmal in fünf Jahren konnten sie vier (bei einem Punktestand von acht und weniger) oder zwei (bei einem Punktestand zwischen neun und 14) Punkte abbauen. Mit der Teilnahme an der verkehrspsychologischen Beratung war eine Reduzierung um zwei Punkte verbunden. Die Einführung des FEBS war mit einer Reduzierung der Punktekategorien verbunden. Seit dem 1. Mai 2014 werden die eingetragenen Straftaten und Ordnungswidrigkeiten je nach Bedeutung für die Verkehrssicherheit in die folgenden Kategorien eingeteilt (§ 4 Abs. 2 StVG):

3 Punkte

- Straftaten mit Bezug auf die Verkehrssicherheit oder gleichgestellte Straftaten, wenn die Fahrerlaubnis entzogen wurde oder wenn eine Sperrfrist für die Erteilung einer Fahrerlaubnis ausgesprochen wurde.

2 Punkte

- Straftaten mit Bezug auf die Verkehrssicherheit oder gleichgestellte Straftaten ohne Entziehung der Fahrerlaubnis bzw. ohne Sperrfrist für die Erteilung einer Fahrerlaubnis und
- besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende oder gleichgestellte Ordnungswidrigkeiten.

1 Punkt

- verkehrssicherheitsbeeinträchtigende oder gleichgestellte Ordnungswidrigkeiten.

Auch im FEBS führt das Erreichen oder Überschreiten einer Punkteschwelle (jetzt bei acht Punkten) zur Entziehung der FE, da der „Inhaber einer Fahrerlaubnis als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen“ gilt (§ 4 Abs. 5, 3 StVG). Das Prinzip der Maßnahmenstufen wurde in das FEBS übernommen (§ 4 Abs. 5 StVG). Auch im neuen System müssen alle Maßnahmenstufen nacheinander durchlaufen werden (vgl. Bild 1):

[2] Zitate und Verweise ohne Jahreszahlen beziehen sich auf die jeweils aktuelle Fassung einer Rechtsnorm. Wird auf ältere Versionen verwiesen, wird das entsprechende Datum angegeben.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

- **1. Maßnahmenstufe:** Bei Erreichen von vier oder fünf Punkten erfolgt eine Ermahnung[3] des FE-Inhabers. Zudem wird auf die Möglichkeit hingewiesen, freiwillig ein FES zu besuchen, um das Verkehrsverhalten zu verbessern. Es kann ein Mal innerhalb von fünf Jahren durch den Besuch eines FES ein Punkt abgebaut werden (ebd. Abs. 7).
- **2. Maßnahmenstufe:** Bei sechs oder sieben Punkten wird eine schriftliche Verwarnung ausgesprochen und ebenfalls auf den Besuch eines Fahreignungsseminars aufmerksam gemacht. Allerdings ist in dieser Maßnahmenstufe damit der Hinweis verbunden, dass keine Reduzierung des Punktestandes erfolgt. Zudem bekommt die FE-Inhaberin bzw. der FE-Inhaber die Information, dass bei Erreichen von acht oder mehr Punkten die FE entzogen wird.
- **3. Maßnahmenstufe:** Ergeben sich acht oder mehr Punkte, gilt der Inhaber einer Fahrerlaubnis als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen und es erfolgt die Entziehung der FE.

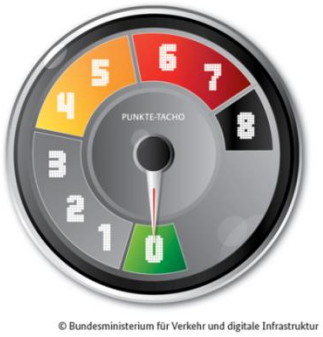


Bild 1: FAER-„Punkte-Tacho“

1.3 Fahreignungsseminar

In der Vorbereitungsphase der Reform wurden auch die Aufbauseminare für allgemein auffällige Kraftfahrer (ASP) kritisch betrachtet. Ein Nachweis ihrer Wirksamkeit konnte nicht erbracht werden. Ein möglicher Grund für den fehlenden Nachweis der Wirksamkeit der bisherigen Aufbauseminare für Punkteauffällige könnte der späte Zeitpunkt der Maßnahmenteilnahme im alten Punktesystem gewesen sein. Somit empfahl es sich, den Zeitpunkt einer Interventionsteilnahme vorzuverlegen, sodass dieser nicht wie im alten Punktesystem nach potenziell 14 Einzelverstößen, sondern nach anfänglicher Planung bereits nach maximal sechs Einzelverstößen erfolgt. Aus wissenschaftlicher Sicht wurde der den Aufbauseminaren zugrunde liegende Moderationsansatz kritisch hinterfragt. So werden in dem Gutachten über die Qualität der Aufbauseminare von LEUTNER und LIEBERTZ (2004) die Zweifel daran begründet, ob das Ziel der Einstellungsänderung delinquenter Fahrer mit diesem Ansatz überhaupt erreicht werden kann.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wurde daher vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)[4] damit beauftragt, „die Grundlagen für ein wissenschaftlich begründetes Konzept für eine neue, wirksame Interventionsmaßnahme (Fahreignungsseminar, FES) für Punkteauffällige vorzulegen“ (KLIPP, 2013, S. 10). Aus diesem Auftrag resultierten drei Forschungsprojekte über die

- Optimierung der Interventionsmaßnahmen im Rahmen der Reform des Mehrfachtäter-Punktesystems,
- Konzeption einer edukativen Teilmaßnahme der FES für verkehrsauffällige Kraftfahrer, sowie die
- Entwicklung eines Rahmenlehrplans für den edukativen Teil des im Rahmen der Reform des Punktesystems geplanten Fahreignungsseminars.

Die Ergebnisse dieser Forschungsprojekte wurden im Verlauf der Entwicklung des FES mit weiteren Experten sowie Vertretern des Bundes, der Länder und der Praxis diskutiert. Nach Integration der

[3] Zu beachten ist dabei, dass im Gegensatz zum Mehrfachtäter-Punktesystem im FEBS in der ersten Maßnahmenstufe keine „Verwarnung“ ausgesprochen wird.
[4] Zum Zeitpunkt der Beauftragung noch Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS).

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Ergebnisse dieser Konsultationen, der daraus resultierenden Handlungsempfehlungen sowie der verkehrspolitischen Vorgaben für die Interventionsmaßnahme sollte das FES aus zwei Teilen bestehen: einem verkehrspsychologischem Teil, der von Verkehrspsychologinnen/Verkehrspsychologen geleitet wird und einem verkehrspädagogischen Teil, der von Fahrlehrerinnen/Fahrlehrern durchgeführt wird. Die verkehrspsychologische Teilmaßnahme sollte drei Einzelsitzungen zu je 60 Minuten umfassen und darauf abzielen, den Teilnehmenden Zusammenhänge zwischen auslösenden und aufrechterhaltenden Bedingungen ihres regelwidrigen Verkehrsverhaltens aufzuzeigen. Die verkehrspädagogische Teilmaßnahme sollte zwei Sitzungen mit maximal 3 Teilnehmern zu je 90 Minuten umfassen und auf die Vermittlung von Hintergrundwissen zum Risikoverhalten, auf die Verbesserung der Gefahrenkognition, Anregungen zur Selbstreflexion und auf die Entwicklung von Verhaltensalternativen abzielen. Die konzeptionellen Grundlagen beider Maßnahmen sind in der BASt-Schriftenreihe Mensch und Sicherheit veröffentlicht (GLITSCH et al., 2013) und bilden die Grundlage für das FES in seiner aktuellen Form. Im Rahmen der Verhandlungen des Vermittlungsausschusses im Gesetzgebungsverfahren wurde die Konzeption des FES verändert: der verkehrspsychologische Teil wurde auf zwei Einzelsitzungen zu je 75 Minuten verkürzt und die maximale Teilnehmerzahl für den verkehrspädagogischen Teil wurde auf sechs Personen erhöht.

Seit dem 1. Mai 2014 kombiniert das freiwillig zu besuchende FES verkehrspädagogische und verkehrspsychologische Maßnahmen für mehrfach verkehrsauffällige Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer zu einer Gesamtmaßnahme (§ 4a StVG). Die FES ersetzten im Zuge der Reform des Punktesystems die bisherigen Aufbauseminare für allgemein auffällige Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer sowie die bisherige verkehrspsychologische Beratung. Die Teilnehmenden eines FES werden in den verkehrspädagogischen und verkehrspsychologischen Teilmaßnahmen individuell geschult und informiert. Dabei sind die beiden Teilmaßnahmen aufeinander abzustimmen (§ 42 Abs. 1 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV)). Die Ziele des FES sind in § 4a StVG benannt. Demgemäß sollen „die Teilnehmer sicherheitsrelevante Mängel in ihrem Verkehrsverhalten und insbesondere in ihrem Fahrverhalten erkennen und abbauen“ (§ 4a Abs. 1 StVG). Die zu erreichenden Ziele der einzelnen Teilmaßnahmen des FES gibt die FeV wie folgt vor:

- „Die verkehrspädagogische Teilmaßnahme zielt auf die Vermittlung von Kenntnissen zum Risikoverhalten, die Verbesserung der Gefahrenkognition, die Anregung zur Selbstreflexion und die Entwicklung von Verhaltensvarianten ab“ (§ 42 Abs. 2 FeV). Zur Erreichung dieser Ziele sind die einzelnen Sitzungen modular aufgebaut. Dadurch können sie an den spezifischen Problemlagen des Teilnehmerkreises ausgerichtet werden.
- „Die verkehrspsychologische Teilmaßnahme zielt darauf ab, dem Teilnehmer Zusammenhänge zwischen auslösenden und aufrechterhaltenden Bedingungen des regelwidrigen Verkehrsverhaltens aufzuzeigen. Sie soll beim Teilnehmer Reflexionsbereitschaft erzeugen und Veränderungsbereitschaft schaffen“ (§ 42 Abs. 6 FeV). Erreicht werden soll dies durch eine Verhaltensanalyse und die Erarbeitung sowie Erprobung von Lösungsstrategien.

Das FES stellt somit ein Hilfsangebot dar, das Punktetätern die Möglichkeit gibt, ihr riskantes Fahrverhalten mit professioneller Unterstützung langfristig zu verändern, um zukünftig regelkonform am Straßenverkehr teilzunehmen. Das FES kann damit einen wichtigen Beitrag zur Reduktion des Unfallrisikos von mehrfach verkehrsauffälligen Fahrern und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten.

1.4 Evaluation der Fahreignungsseminare

Die Einführung des FES wird von der BASt wissenschaftlich begleitet und evaluiert (§ 4b StVG). Die BASt hat den Auftrag insbesondere zu untersuchen, ob das Fahreignungsseminar eine verhaltensverbessernde Wirkung im Hinblick auf die Verkehrssicherheit hat (§ 4b StVG). Die Frist zur Vorlage der Ergebnisse der Evaluation ist gesetzlich mit Stichtag 1. Mai 2019 vorgegeben. Bis dahin legt die BASt dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) einen Bericht zur Weiterleitung an den Deutschen Bundestag vor. Über den gesetzlichen Auftrag hinausgehend wird bis Mai 2021 ein weiterer Evaluationsbericht erstellt, der die Aussagen des ersten Berichts fundieren soll. Zur Bestimmung einer verhaltensrelevanten Wirkung des Fahreignungsseminars (summative Evaluation) können unterschiedliche Indikatoren herangezogen werden:

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

- Erhebung verschiedener Indikatoren der Verkehrsbewährung von Teilnehmenden an FES (Experimentalgruppe) und von Nicht-Teilnehmenden (Kontrollgruppe) über das Fahreignungsregister durch das KBA: Als Indikatoren für die Wiederauffälligkeit haben sich unterschiedliche Ereignisse bewährt (KLIPP, 2012; SCHADE & HEINZMANN, 2011): erneuter Punkteverstoß, wiederholter Punkteverstoß, schuldhafte Unfallbeteiligung, Entziehung der Fahrerlaubnis.
- Erhebung von selbstberichtetem Verkehrsverhalten: Beide Gruppen werden zu ihrer Verkehrsbewährung in einem bestimmten Zeitraum befragt und miteinander verglichen. Erhebungen, die auf selbstberichteten Ereignissen basieren, können allerdings erheblichen Verzerrungen unterliegen.
- Prä-post-Erhebungen zu Einstellung und Verhalten: Anhand geeigneter Fragebögen werden Probanden vor und nach Teilnahme zu Motivation, Einstellung und Verhalten befragt (und ggf. mit Nicht-Teilnehmenden verglichen). Problematisch bei dieser Erhebungsart erscheint die sogenannte „Intentions-Verhaltens-Lücke“ (z. B. GOLLWITZER et al., 2009) zu sein. Gerade im Verkehrsbereich haben Untersuchungen gezeigt, dass eine durch eine Intervention erfolgte Einstellungsänderung eher selten mit einer entsprechenden Änderung des Verkehrsverhaltens einhergingen (KOLBERT-RAMM, 2005; LEUTNER & LIEBERTZ, 2004; WILLMES-LENZ, PRÜCHER & GROSSMANN, 2009).

Bei der vorliegenden Evaluation der FES handelt es sich um eine quasi-experimentelle Untersuchung, d. h. die Probanden werden nicht nach dem Zufallsprinzip der Teilnahme und der Nicht-Teilnahme zugeordnet. Dadurch können personenbezogene Störvariablen nicht vollständig kontrolliert werden. Bei quasi-experimentellen Untersuchungen kann der Grad der Generalisierbarkeit der Ergebnisse (externe Validität) größer als bei experimentellen Untersuchungen sein, was jedoch i. d. R. zu Lasten der Eindeutigkeit der Ergebnisse (interne Validität) geht. Zu einer Gefährdung der internen Validität kann es bei der geplanten Untersuchung durch verschiedene Einflussgrößen (Confounder) kommen (vgl. BORTZ & DÖRING, 2006). An dieser Stelle seien die für die Untersuchung relevantesten Größen vorgestellt:

- Externe zeitliche Einflüsse: Andere als die zu untersuchende Einflussgröße (Wirkung des Fahreignungsseminars) haben eine Veränderung bewirkt. Im vorliegenden Fall ist eine Konfundierung mit der Gesamtreform des Punktesystems (z. B. durch Verschärfung der Regelungen oder Umstellungen in der Punktbewertung) zu erwarten.
- Reifungsprozesse: Die Probanden haben sich unabhängig von der Teilnahme am Fahreignungsseminar verändert.
- Selektionseffekte: Durch Selbstselektion (z. B. Motivation, Einstellung etc.) kann es zu Gruppenunterschieden kommen, die mit der geprüften Intervention nichts zu tun haben. Im Hinblick auf die geplante Evaluierung ist sogar zu erwarten, dass sich Teilnehmende und Nicht-Teilnehmende bezüglich untersuchungsrelevanter Merkmale systematisch unterscheiden (überwiegend Personen, die primär einen Punkterabatt anstreben, nehmen am Fahreignungsseminar teil. Die Motivation zur Teilnahme besteht dann nicht in einer angestrebten Verhaltensänderung, sondern darin einen Punkterabatt zu bekommen).

Zur Sicherung der internen Validität sind ergänzende Kontrolltechniken unverzichtbar. Diese werden im Einzelnen in den jeweiligen Kapiteln des vorliegenden Berichts dargestellt. Daneben stellen sich noch Fragen zur Größe und Auswahl der Stichprobe, insbesondere im Hinblick auf die erwartete Effektstärke und Generalisierbarkeit der Ergebnisse. Des Weiteren müssen datenschutzrechtliche Fragen (Verknüpfung von Verkehrsbewährungs- und Fragebogendaten) geklärt werden.

Um die summative Evaluation bestmöglich zu gestalten, wurde eine Methodenstudie durchgeführt (RUDINGER, HILGER & SINDERN, 2014), die basierend auf dem Evaluationsmodell von KIRKPATRICK und KIRKPATRICK (2006) eine Evaluation auf mehreren Ebenen empfiehlt. In diesem Modell werden vier hierarchische Ebenen unterschieden, welchen sich verschiedene Erfolgsmaße für die Beurteilung von Interventionsmaßnahmen zuordnen lassen.

- Ebene 1: Reaktion der Teilnehmenden (Selbsteinschätzung zu Akzeptanz, Zufriedenheit, Nützlichkeit)
- Ebene 2: Lernerfolg der Teilnehmenden und Veränderung personenbezogener Merkmalen
- Ebene 3: Lerntransfer in das Verhalten
- Ebene 4: Ergebnisse und deren Effizienz

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Zur Erfassung der Wirkungen auf Ebene 1 und Ebene 2 wurden in der Methodenstudie ein Fragebogen zur schriftlichen Befragung sowie ein Interviewleitfaden zur mündlichen Befragung von FES-Teilnehmenden und anderen verkehrsauffälligen Kraftfahrern, die nicht an FES teilgenommen haben, entwickelt. Zudem wurde für die Untersuchung der Resultatebene (Ebene 4) eine Legalbewährungsstudie vorgeschlagen und als unverzichtbarer Bestandteil der Evaluation gekennzeichnet, denn gemäß der sog. Intentions-Verhaltens-Lücke (SHEERAN, 2002) ist davon auszugehen, dass die Beziehung zwischen Legalbewährung und tatsächlichem Fahrverhalten sehr viel enger ist, als zwischen den selbstberichteten Angaben (zu Intention und Verhalten) und dem tatsächlichen Fahrverhalten (Ebene 3, die hier nicht erfasst werden kann).

Als Untersuchungsdesign für die verschiedenen Ebenen wurde jeweils ein quasi-experimenteller Kontrollgruppenplan vorgeschlagen, bei welchem die Personen der Kontrollgruppe in relevanten Eigenschaften, wie insbesondere der FAER-Maßnahmenstufe, der Experimentalgruppe entsprechen müssen (Matching). Als Experimentalgruppe (EG) werden im vorliegenden Bericht jeweils die Teilnehmenden am FES bezeichnet, und die untersuchten verkehrsauffälligen Kraftfahrer, die nicht an FES teilgenommen haben, werden als Kontrollgruppe (KG) bezeichnet.

Aus den Empfehlungen der Methodenstudie resultierend wurden von der BASt zwei Forschungsaufträge extern vergeben: in einem Projekt untersucht das KBA die Auswirkungen der neuen Maßnahme anhand der Legalbewährung, um Aussagen zum Erfolg bzw. Nichterfolg der Maßnahme ableiten zu können. In einem weiteren Projekt erhebt das Umfragezentrum Bonn (uzbonn) im Interesse einer möglichst hohen Aussagekraft hinsichtlich der verhaltensverbessernden Wirkung der FES auch Befragungs- und Interviewdaten. Dem uzbonn obliegt auch die abschließende Bewertung aller Befunde (Legalbewährung, Befragung und Interviews) und das Treffen fundierter Aussagen zur Wirksamkeit der FES.

Zur Untersuchung der Legalbewährung durch das KBA wurden in einem quasi-experimentellen Kontrollgruppen-Design die Teilnehmenden des FES als Experimentalgruppe und eine um den Faktor 10 größere Kontrollgruppe aus Nicht-Teilnehmenden anhand eines Matching rekrutiert. Für die Experimentalgruppe wurde dabei eine Vollerhebung realisiert. Die Studie des uzbonn umfasst eine schriftliche sowie mündliche Befragung von FES-Teilnehmenden, die (in aller Regel) ab Oktober 2016 ein Seminar besucht haben. Für den Rekrutierungszeitraum 2016 bis 2018 wurden durch die Bruttostichprobe ungefähr 15 Prozent der Grundgesamtheit von FES-Teilnehmenden erfasst. Zu dieser Experimentalgruppe wurde durch das KBA eine Kontrollgruppe gezogen, die zur selben Zeit im FAER Eintragungen aufwies. Zu beachten ist demnach, dass die betrachteten Kollektive der Befragung und der Legalbewährungsstudie keine Überschneidung aufweisen. Die Verknüpfung beider Informationsquellen ist erst für den zweiten Bericht dieses bis 2021 laufenden Projektes „Evaluation der Fahreignungsseminare“ vorgesehen, wenn auch die Wiederauffälligkeit der Befragungsteilnehmenden mit ausreichendem Bewährungszeitraum betrachtet werden kann, die in diesem Bericht noch nicht Gegenstand war.

Im März 2018 wurde vom zuständigen Fachreferat des BMVI im Interesse einer vertiefenden Betrachtung angeregt, zusätzliche Daten zur Durchführung der FES zu sammeln. Diese sollten sich insbesondere auf folgende Aspekte beziehen:

- Ausbildungsstand der Seminarleitenden,
- Flächendeckung des Angebots,
- Fremdsprachliche Angebote,
- Anzahl der durchgeführten Seminare,
- Teilnehmerstruktur,
- Kosten, sowie
- Abstimmung der beiden Teilmaßnahmen.

Die Erhebung dieser Daten erfolgte durch Auswertung der Literatur, sowie sonstiger vorhandener Datenquellen (FAER), Befragung der zuständigen Behörden, Verbände und Seminarleitenden, aber auch durch Eigenrecherchen im Internet. Die Ergebnisse werden im vorliegenden Bericht den Studien zur summativen Evaluation vorangestellt und in Kapitel 2 aufgeführt.

In Kapitel 3 wird die Befragungsstudie mit ihren zwei Erhebungsteilen (schriftliche Befragung und Interviewstudie) dargestellt. Nach Beschreibung der methodischen Einzelheiten der Stichprobenrekrutierung, Erhebungsinstrumente, Auswertung und Hypothese, folgt die Darstellung der Ergebnisse beider Studienteile.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Kapitel 4 befasst sich mit der Studie zur Legalbewährung. Dies enthält eine Präsentation der verwendeten Datengrundlage und Annahmen zu den Teilnehmenden sowie deren Auffälligkeiten. Um eine Beurteilung der im Ergebnisteil präsentierten Zahlen zu ermöglichen, werden einige relevante Zahlen zu den allgemeinen Entwicklungen im FAER bzw. VZR präsentiert und eingeordnet. Im Rahmen der Konkretisierung des gewählten Studiendesigns werden Experimental- und Kontrollgruppe definiert und die Ein- und Ausschlusskriterien bestimmt. Die Kriterien, anhand derer das Matching der beiden Gruppen erfolgt, werden ebenso thematisiert, wie die für die Legalbewährung relevanten Fragen des Meldeverzugs, der Indikatorenbildung und die Definition kritischer Ereignisse. Abgeschlossen wird dieser Teil mit der Präsentation der gesamten Untersuchungsgruppe und ihrer Zusammensetzung hinsichtlich Experimental- und Kontrollgruppe. Den Kern dieses Kapitels bilden die Ergebnisse im Vergleich von Experimental- und Kontrollgruppe, dem das abschließende Fazit zur Legalbewährung folgt.

In Kapitel 5 werden die vorliegenden Ergebnisse aller Untersuchungen methodisch und inhaltlich diskutiert, sowie Hinweise zur Optimierung aufgeführt.

Daraus resultierend wird der Bericht mit einem Fazit in Kapitel 6 abgeschlossen. Im Hinblick auf die durch einen Modellversuch auf fünf Jahre befristete Regelung zur Reduzierung des Punktestandes („Punkterabatt“) für die freiwillige Teilnahme an einem FES gem. § 65 Abs. 4 StVG sollen hier Thesen zur möglichen Fortführung der gesetzlichen Regelung aufgeworfen werden. Folgende Möglichkeiten zur zukünftigen Regelung könnten erwogen werden:

1. Überführung des Modellversuchs in Dauerrecht: Die freiwillige Teilnahme an einem FES führt bis zu einem Punktestand von fünf Punkten zum Abzug von einem Punkt. Der Besuch eines Fahreignungsseminars führt jeweils nur einmal innerhalb von fünf Jahren zu einem solchen Punktabzug.
2. Erweiterung der Möglichkeit eines Punktabzugs: Die freiwillige Teilnahme an einem FES führt nicht nur bis zu einem Punktestand von fünf Punkten, sondern bis zu sieben Punkten zum Abzug von einem Punkt. Der Besuch eines Fahreignungsseminars führt jeweils nur einmal innerhalb von fünf Jahren zu einem solchen Punktabzug.
3. Auslaufen des Modellversuchs „Punkterabatt“: Die Teilnahme an einem FES erfolgt weiterhin freiwillig. Das FES steht damit weiterhin als Hilfsangebot für Fahrerinnen und Fahrer zur Verfügung, um ihr Verkehrsverhalten zu modifizieren und sie dabei zu unterstützen, wieder regelkonform am Verkehr teilzunehmen. Eine Teilnahme ist jedoch nicht mehr mit einem Punktabzug verbunden.
4. Einführung einer verbindlichen Teilnahme an einem FES: Bei Erreichen eines bestimmten Punktestandes müssen Fahrerinnen und Fahrer die Teilnahme an einem FES nachweisen. Der Punktestand, bei dem die Teilnahme erfolgen soll, müsste dann ebenso diskutiert werden, wie die Konsequenzen eines fehlenden Nachweises der Teilnahme.

2 Ergebnisse zur Durchführung der FES

Autor: Simone Klipp

Im März 2018 erhielt die BASt vom BMVI die Anregung, zusätzlich zur laufenden Befragungs- und Legalbewährungsstudie weitere Daten zur Durchführung der FES zu sammeln. Diese sollten sich insbesondere auf die o.g. Aspekte beziehen. Die Erhebung der Daten erfolgte durch Auswertung der Literatur sowie sonstiger vorhandener Datenquellen (FAER). Zusätzlich wurden schriftliche, aber auch telefonische Befragungen der zuständigen Behörden, Verbände und Seminarleitenden durchgeführt. Auch mittels Eigenrecherchen im Internet wurden Daten gesammelt. Die Ergebnisse werden im vorliegenden Kapitel dargestellt.

2.1 Ausbildungsstand der Seminarleitenden

Bei der Entwicklung des FES wurden konkrete Vorschläge zur Qualifikation der Seminarleitenden (vgl. GLITSCH et al., 2013) gemacht. Diese wurden im folgenden Gesetzgebungsverfahren in § 4a Abs. 3 ff StVG und in § 46 Fahrlehrergesetz (FahrlG) implementiert.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Demnach ist für die Durchführung der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme der FES eine Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie erforderlich (§ 4a Abs. 3 StVG), die auf Antrag erteilt wird, wenn Bewerber über folgende Qualifikation verfügen:

- Diplom im Fach Psychologie oder gleichwertiger Master
- Verkehrspsychologische Ausbildung an einer Universität oder gleichgestellten Hochschule oder Stelle, die sich mit der Begutachtung oder Wiederherstellung der Kraftfahreignung befasst, oder eine fachpsychologische Qualifikation nach dem Stand der Wissenschaft
- Erfahrungen in der Verkehrspsychologie

Gleichzeitig muss das Vorhandensein der geeigneten räumlichen und sachlichen Ausstattung nachgewiesen werden. Für die Aufrechterhaltung der Seminarerlaubnis besteht die Pflicht der Seminarleitenden zur regelmäßigen Fortbildung.

Für die Durchführung der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme der FES ist eine Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik erforderlich (§ 46 Abs. 1 FahrlG). Diese wird auf Antrag erteilt, wenn ein Fahrlehrer/eine Fahrlehrerin

- mindestens die Fahrlehrerlaubnis der Klassen A und BE besitzt,
- innerhalb der letzten fünf Jahre drei Jahre lang Fahrschülern hauptberuflich theoretischen und praktischen Unterricht erteilt hat,
- innerhalb der letzten zwei Jahre erfolgreich an einem Einweisungslehrgang teilgenommen hat, der
  a) einen viertägigen verkehrspädagogischen Grundkurs,
  b) einen viertägigen Kurs zur inhaltlichen Gestaltung der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars,
  c) die Hospitation einer vollständigen verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars und
  d) eine eigenständige, durch die Lehrgangsleitung beaufsichtigte Durchführung einer vollständigen verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars umfasst.

Der Erhalt einer Erlaubnis zur Durchführung einer der beiden Teilmaßnahmen ist zusätzlich damit verbunden, dass die persönliche Zuverlässigkeit nachgewiesen wird, d. h. er oder sie darf mit nicht mehr als zwei Punkten selbst im FAER registriert sein. Für die Erteilung der Erlaubnisse sind die nach Landesrecht zuständigen Behörden verantwortlich, die in Tabelle 1 mit Stand 1. Juni 2018 aufgeführt sind. Es liegen keine Hinweise vor, dass Seminarleitende anerkannt wurden, die nicht die gesetzlich vorgegebenen Anforderungen erfüllen.

Tabelle 1: Nach Landesrecht zuständige Behörden für die Erteilungen von Seminarleitererlaubnissen FES

Land	Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie	Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik
Baden-Württemberg	die 35 Landkreise und die 9 Stadtkreise	die 35 Landkreise und die 9 Stadtkreise
Bayern	Regierung der Oberpfalz, Sachgebiet 21	die Kreisverwaltungsbehörden/Landratsämter und kreisfreien Städte
Berlin	Landesamt für Bürger und Ordnungsangelegenheiten (LABO), Referat III C	Landesamt für Bürger und Ordnungsangelegenheiten (LABO), Referat III C
Brandenburg	Landesamt für Bauen und Verkehr, Dezernat 24	die Fahrlehrerbehörden der 14 Landkreise und 4 kreisfreien Städte
Bremen	Freie Hansestadt Bremen, Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Referat 53	Freie Hansestadt Bremen, Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Referat 53
Hamburg	Landesbetrieb Verkehr Hamburg	Landesbetrieb Verkehr Hamburg
Hessen	die Regierungspräsidien Darmstadt, Gießen und Kassel	die Regierungspräsidien Darmstadt, Gießen und Kassel

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Land	Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie	Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik
Mecklenburg-Vorpommern	Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern (LS)	die Landräte und die (Ober)Bürgermeister der kreisfreien Städte wie auch der großen kreisangehörigen Städte jeweils für ihr Gebiet
Niedersachsen	die Landkreise und kreisfreie Städte als Fahrerlaubnisbehörden	die Landkreise, kreisfreien und großen selbständigen Städte sowie selbständige Gemeinden (Fahrschulbehörden)
NRW	Dezernate 25 der Bezirksregierungen Arnsberg, Detmold, Düsseldorf, Köln und Münster	Dezernate 25 der Bezirksregierungen Arnsberg, Detmold, Düsseldorf, Köln und Münster
Rheinland-Pfalz	die Landkreise, die kreisfreien Städte und die großen kreisangehörigen Städte	Gemeindeverwaltung der verbandsfreien Gemeinde (Verbandsgemeindeverwaltung) sowie die Stadtverwaltungen in kreisfreien und großen kreisangehörigen Städten
Saarland	die Landkreise, der Regionalverband Saarbrücken die Landeshauptstadt Saarbrücken und die kreisfreien Städte	die Landkreise, der Regionalverband Saarbrücken die Landeshauptstadt Saarbrücken und die kreisfreien Städte
Sachsen	Sächsisches Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Referat 43	Sächsisches Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Referat 43
Sachsen-Anhalt	Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt, Referat 307	die unteren Straßenverkehrsbehörden der Landkreise und kreisfreien Städte (Fahrerlaubnisbehörden)
Schleswig-Holstein	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
Thüringen	Thüringer Landesverwaltungsamt	Thüringer Landesverwaltungsamt

2.2 Flächendeckung des Angebots

Eine Auswertung des FAER bezüglich der Wohnorte der FES-Teilnehmenden in den Jahren 2014 bis 2017 ergibt einen zufriedenstellenden Eindruck der Flächendeckung: von 401 möglichen Landkreisen und kreisfreien Städten in Deutschland wurden aus 395 Kreisen (bzw. Städten) Teilnehmende registriert. Damit sind 98,5 Prozent der Wohnorte in Deutschland abgedeckt. Dies ergibt sich sicherlich auch aus der Tatsache, dass die FES-Teilnehmenden in aller Regel mobil, d. h. im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis, sind, und so auch Fahrtstrecken zu dem Anbieter eines Fahreignungsseminars zurücklegen können.

Die weiteren Recherchen bezogen sich vor allem auf die Anerkennung und Erfahrungen der Seminarleitenden. Hierzu wurde insbesondere seitens der Durchführenden der verkehrspädagogischen Teilmaßnahmen, aber auch seitens einiger Anerkennungsbehörden, die in einigen Regionen eingeschränkte Verfügbarkeit von Durchführenden der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme bemängelt. Dazu ist anzumerken, dass der Umstand, als seminarleitende Person auf bestimmte Praxisräume beschränkt zu sein, die ausdrücklich im Anerkennungsbescheid benannt werden, für niedergelassene Verkehrspsychologinnen und -psychologen neu ist. Das hat zur Folge, dass ein/e Seminarleiter/in, der oder die in unterschiedlichen Orten tätig sein möchte, für jeden dieser Orte eine gesonderte Anerkennung beantragen muss. Diese Voraussetzung ergibt sich aus dem Wortlaut des § 4a Abs. 4 Nummer 5 StVG, wonach für die Anerkennung u. a. eine räumliche und sachliche Mindestausstattung nachgewiesen werden muss. Im jeweiligen Anerkennungsbescheid wird auf die Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV) hingewiesen, der die Seminarleiter der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme im Rahmen ihrer Tätigkeit als Fahrlehrer/in bereits unterliegen.

Der Berufsverband Niedergelassener Verkehrspsychologen e. V. (BNV) führt eine Liste seiner Mitglieder[5], welcher jeweils auch zu entnehmen ist, ob das Angebot einer verkehrspsychologischen Teilmaßnahme besteht. Hierbei fällt auf, dass vor allem im Osten Deutschlands ein Mangel an durchfüh-

[5] Verfügbar unter http://www.bnv.de/Mitglist/mitglied.htm#verkehrspsychologen-mpu-vorbereitung-beratung

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

renden Verkehrspsychologinnen und Verkehrspsychologen besteht. Da die Liste des BNV nur Vereinsmitglieder aufführt, also nicht das vollständige Angebot darstellt, und keine weiteren Listen (z. B. über den Berufsverband Deutscher Psychologinnen und Psychologen, BDP) verfügbar sind, wurde diesbezüglich bei den zuständigen Anerkennungsbehörden in den Ländern nachgefragt. Dabei ergibt sich ebenfalls das Bild, dass durchführende Fahrschulen nahezu flächendeckend, jedoch Durchführende der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme nur schwer zu finden sind. Einige Fahrschulen geben sogar an, das Angebot der FES mangels Durchführender der verkehrspsychologischen Teilmaßnahmen eingestellt zu haben.

Exemplarisch sind hier die Postleitzahlengebiete mit verkehrspsychologischen und verkehrspädagogischen Angeboten (PLZ der Seminarräume) für Schleswig-Holstein, die der BASt von der zuständigen Anerkennungsbehörde (Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein) übermittelt wurden, dargestellt (vgl. Tabelle 2). Hieraus ergeben sich 136 Angebote einer verkehrspädagogischen Teilmaßnahme und 23 Angebote einer verkehrspsychologischen Teilmaßnahme für das Bundesland. Insgesamt wurden in den Jahren 2014 bis 2017 245 FES-Teilnehmende mit einem Wohnort in Schleswig-Holstein im FAER registriert.

Tabelle 2: Postleitzahlengebiete mit verkehrspsychologischen und verkehrspädagogischen Angeboten (PLZ der Seminarräume) in Schleswig-Holstein

Postleitzahl	Ort	Psychologie	Pädagogik	Postleitzahl	Ort	Psychologie	Pädagogik
21465	Reinbek		4	24148	Kiel		1
21465	Wentorf	1		24159	Kiel		2
21481	Lauenburg/Elbe		1	24161	Altenholz		1
21493	Schwarzenbek		2	24214	Gettorf		2
21502	Geesthacht		2	24223	Schwentinental		1
21509	Glinde		2	24321	Lütjenburg		3
21514	Büchen			24340	Eckernförde		2
22848	Norderstedt		1	24392	Süderbrarup		1
22850	Norderstedt		4	24534	Neumünster	1	5
22880	Wedel		4	24539	Neumünster		1
22885	Barsbüttel			24560	Kaltenkirchen		1
22926	Ahrensburg		3	24568	Kaltenkirchen		3
22941	Bargteheide	1	3	24576	Bad Bramstedt		2
22949	Ammersbek		1	24619	Bornhöved		1
23552	Lübeck	1	1	24768	Rendsburg		3
23554	Lübeck	1		24837	Schleswig	1	
23558	Lübeck		5	24848	Kropp		2
23560	Lübeck	1	2	24852	Eggebek		1
23562	Lübeck		3	24937	Flensburg	1	2
23566	Lübeck		4	24944	Flensburg		1
23611	Bad Schwartau		1	24963	Tarp		2
23701	Eutin		1	24969	Großenwiehe		1
23743	Grömitz		1	25336	Elmshorn		1
23749	Grube		1	25337	Elmshorn		2
23769	Fehmarn OT Burg		1	25348	Glückstadt		1
23795	Klein Rönnau		1	25421	Pinneberg	2	4
23795	Bad Segeberg	1		25436	Uetersen		1
23812	Wahlstedt		1	25451	Quickborn		2
23815	Geschendorf		1	25469	Halstenbek		1
23843	Bad Oldesloe		3	25479	Ellerau		1
23909	Ratzeburg	1		25524	Itzehoe	1	4
23948	Arpshagen	1		25554	Wilster		1
24103	Kiel	1		25704	Meldorf		2
24105	Kiel	1		25709	Marne		1
24109	Kiel		1	25712	Burg		1
24111	Kiel		4	25746	Heide	3	2
24113	Kiel		1	25746	Wesseln		1
24114	Kiel	2	3	25813	Husum	1	3

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Postleitzahl	Ort	Psychologie	Pädagogik	Postleitzahl	Ort	Psychologie	Pädagogik
24118	Kiel	1		25856	Hattstedt		1
24119	Kronshagen		1	25899	Niebüll		2
				25917	Leck		2
				25938	Wyk auf Föhr		1
				25980	Westerland		1

Verkehrspsychologie gesamt: 23 Verkehrspädagogik gesamt: 136
Anzahl FES-Teilnehmende 2014 bis 2017: 245

Die zuständige Anerkennungsbehörde im Freistaat Bayern (Regierung der Oberpfalz, Sachgebiet 21) wurde um Übermittlung der Postleitzahlengebiete mit einem Angebot der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme gebeten. Demnach besitzen 68 Personen die Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie. Diese führen an 117 verschiedenen Orten (73 verschiedene PLZ) im Freistaat Bayern die verkehrspsychologische Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars durch. Da nach Auskunft der zuständigen Anerkennungsbehörde einige Seminarräume von mehreren Seminarleitern genutzt werden, ist die Anzahl der Seminarleiter pro PLZ größer als die Anzahl der Seminarräumlichkeiten pro PLZ. Eine Aufstellung ist in Tabelle 3 dargestellt. Aufgrund der dezentral durchgeführten Erteilung der Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik durch die Kreisverwaltungsbehörden, Landratsämter und kreisfreien Städte wurden hierzu keine Befunde eingeholt. Ein Mitarbeiter der Regierung der Oberpfalz gab aber die Auskunft, er gehe davon aus, dass „es in jedem Ort eine Fahrschule gebe, die das anbietet“.

Tabelle 3: Postleitzahlengebiete mit verkehrspsychologischen Angeboten (Anzahl der Seminarräume und der Seminarleiter) in Bayern

Postleitzahl	Räume	Seminarleiter	Postleitzahl	Räume	Seminarleiter
63739	3	6	86807	3	5
80331	3	5	87435	2	2
80335	3	4	87527	1	1
80336	2	3	87538	2	2
80337	1	1	87700	2	2
80339	2	4	88131	1	1
80799	1	1	90402	2	6
81543	1	3	90411	1	1
81547	2	2	90443	1	4
81637	1	1	90449	1	2
81667	1	3	90459	1	2
81669	1	1	91054	1	1
81671	1	1	92637	1	2
81675	1	1	93047	3	3
81679	1	1	93051	1	2
82008	1	1	93053	1	2
82166	1	1	93059	1	1
82211	1	1	94032	1	1
82418	1	1	94065	1	2
83022	5	6	94469	3	4
83026	1	1	95444	3	5
83064	1	1	95445	1	1
83278	1	1	96047	1	1
83301	1	1	96052	1	3
83308	1	1	96317	1	1
83410	1	1	96450	1	1
83556	1	1	97070	8	11
83607	1	1	97072	1	1
84028	1	2	97080	1	1
84030	1	1	97084	2	4

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Postleitzahl	Räume	Seminarleiter	Postleitzahl	Räume	Seminarleiter
84453	1	1	97337	1	1
84503	1	1	97421	2	3
84558	1	1	97424	1	1
85049	3	6			
85053	1	2			
85354	3	3			
85560	1	1			
85614	1	1			
86150	6	8			
86609	2	2			

Anzahl der Seminarräume gesamt: 117
Anzahl der Seminarleiter: 164

2.3 Fremdsprachliche Angebote

Es wurde kein Anbieter gefunden, der offensiv, z. B. im Internet, das Angebot der Durchführung der FES in einer anderen Sprache als Deutsch bewirbt. Auf Nachfrage geben allerdings durchaus einige Anbieter sowohl der verkehrspsychologischen als auch der verkehrspädagogischen Teilmaßnahmen an, die Maßnahme auf Wunsch auch auf Englisch durchführen zu können. KÖNIG und ZENTGRAF (2017) weisen darauf hin, dass die Teilnahme am FES bei mangelnden Sprachkenntnissen grundsätzlich auch mit einem Dolmetschenden erfolgen kann. Sie verweisen in diesem Zusammenhang aber auch auf den durch die Übersetzung wachsenden Zeitbedarf, erhöhte Kosten und ggf. datenschutzrechtliche Aspekte.

2.4 Anzahl der durchgeführten Seminare

Da die Durchführung der FES im Einzelnen nicht systematisch statistisch erfasst wird, liegen keine Daten zur Anzahl der durchgeführten Seminare an sich vor. Anhand der ans FAER gemeldeten Teilnahmen an FES lässt sich aber zumindest die Zahl der durchgeführten verkehrspsychologischen Teilmaßnahmen ablesen, da diese nur als Einzelmaßnahme durchführbar ist (vgl. Tabelle 4). Da die verkehrspädagogische Teilmaßnahme mit bis zu sechs Teilnehmenden durchgeführt werden kann, liegen zur Anzahl der durchgeführten verkehrspädagogischen Teilmaßnahmen keine Daten vor.

Tabelle 4: Anzahl der Teilnahmen an Fahreignungsseminaren seit dem 1. Mai 2014 [1)]

Halbjahr	Mit Reduzierung des Punktestandes	Ohne Reduzierung des Punktestandes
1/2014 [2)]	7	14
2/2014	555	56
1/2015	1.170	91
2/2015	1.196	58
1/2016	1.418	95
2/2016	1.416	98
1/2017	1.792	88
2/2017	1.731	94
1/2018	1.938 [3)]	113 [3)]
Insgesamt	11.223 [2)]	707 [2)]

[1)] Quelle: KRAFTFAHRT-BUNDESAMT (2018a)
[2)] Unterjährige Reform, Zahlen vom 01.05.2014 bis 30.06.2014
[3)] Vorläufige Zahl; die endgültigen Zahlen erscheinen im August 2019

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

2.5 Teilnehmerstruktur

Die überwiegende Mehrheit der FES-Teilnehmenden ist männlichen Geschlechts, zwischen 40 und 60 Jahren alt, wohnt im städtischen Bereich und nimmt nach einer Ermahnung teil. Tabellen 5 und 6 enthalten eine Übersicht über die Teilnahmen nach Bundesländern, Geschlecht und Alter. VOIGT und BÜTTNER (2015), repliziert auch durch BÜTTNER und VOIGT (in Druck), beschreiben die Teilnehmerstruktur eher dem höheren Bildungsniveau zuordenbar und mit einer weniger umfangreichen Deliktgeschichte als frühere ASP-Teilnehmende. Ähnliches berichten auch WAGNER et al. (2018). Aus ihren Befragungsergebnissen schließen sie, „dass sowohl junge Risikoträger zwischen 18 und 25 Jahren als auch erhebliche Mehrfachtäter durch das FES nicht erreicht werden“ (S. 40). Darüber hinaus sind laut BÜTTNER und VOIGT (in Druck) die Teilnehmenden eher den „gehobenen Gesellschaftsschichten“ (S. 4) zuzuordnen, während Normal- und Geringverdiener sich zwar über die Kosten für die Teilnahme informieren, am Ende aber von einer Teilnahme eher absehen.

Zu den Motivationen der Teilnehmenden berichten KÖNIG und ZENTGRAF (2017). So kämen die meisten Teilnehmenden im Bereich einer Ermahnung zum Abbau eines Punkts. Eine weitere Motivation stellt der Abbau eines Punktes noch unterhalb einer Ermahnung dar, um im Rahmen des Begleiteten Fahrens (BF 17) als Begleiter fungieren zu können. In anderen Fällen soll die Teilnahme aufgrund „einer speziellen Vereinbarung mit der Führerscheinstelle“ (KÖNIG & ZENTGRAF, 2017, S. 447) erfolgt sein. Genauere Ausführungen dazu werden von den Autorinnen jedoch nicht vorgenommen. Als weitere Gründe für die Teilnahme werden berufliche Aspekte und die Notwendigkeit, in Besitz einer Fahrerlaubnis zu sein, genannt. Zuletzt wird noch „das Erschrecken über den hohen Punktestand und der Wunsch, diesen und die verursachende Fahrweise zu ändern“ als Teilnahmemotivation beschrieben. Die Durchführenden der FES berichten darüber hinaus von Fällen, in denen eine Teilnahme erfolgt, um in einem laufenden Gerichtsverfahren Reue und die Motivation zur Verhaltensänderung deutlich zu machen.

Tabelle 5: Anzahl der Teilnahmen an Fahreignungsseminaren zwischen 1.1.2015 und 30.6.2018 nach Bundesland [1)]

Bundesland	Teilnahmen an einem Fahreignungsseminar mit Reduzierung des Punktestandes				Teilnahmen an einem Fahreignungsseminar ohne Reduzierung des Punktestandes			
	2015	2016	2017	2018	2015	2016	2017	2018
Baden-Württemberg	267	372	541	278	25	32	43	30
Bayern	319	409	532	272	18	8	16	14
Berlin	129	190	215	115	9	7	13	6
Brandenburg	56	103	115	60	3	-	1	-
Bremen	29	21	26	12	4	3	1	-
Hamburg	69	85	70	32	2	-	1	-
Hessen	231	256	270	144	16	24	14	10
Mecklenburg-Vorpommern	37	29	39	50	1	5	2	-
Niedersachsen	235	265	405	231	25	62	25	21
Nordrhein-Westfalen	540	624	759	428	25	33	47	23
Rheinland-Pfalz	94	96	133	88	1	1	5	-
Saarland	13	11	26	13	-	1	-	-
Sachsen	149	167	161	99	7	12	9	5
Sachsen-Anhalt	80	72	76	40	6	2	1	1
Schleswig-Holstein	62	77	76	36	5	1	2	2
Thüringen	36	47	70	33	2	1	1	1
Insgesamt [2)]	2.366	2.834	3.523	1.938	149	19	182	113 [3)]

[1)] Quelle: KRAFTFAHRT-BUNDESAMT (2018b)

[2)] Einschließlich ohne Angabe zum Bundesland

[3)] Anzahl fürs erste Halbjahr 2018 (bis 30.6.)

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Tabelle 6: Anzahl der Teilnahmen an Fahreignungsseminaren zwischen 1.1.2015 und 30.6.2018 nach Geschlecht und Alter [1)]

Geschlecht und Lebensalter	Teilnahmen an einem Fahreignungsseminar mit Reduzierung des Punktestandes				Teilnahmen an einem Fahreignungsseminar ohne Reduzierung des Punktestandes			
	2015	2016	2017	2018	2015	2016	2017	2018
Männer bis 24	72	78	118	67	6	7	6	7
Männer von 25 bis 34	235	299	409	248	26	33	28	18
Männer von 35 bis 44	410	493	556	350	22	39	33	26
Männer von 45 bis 54	638	784	953	461	40	42	54	31
Männer von 55 bis 64	373	462	572	335	26	28	19	15
Männer von 65 und mehr	214	253	307	173	12	16	21	7
Zusammen	1.942	2.369	2.915	1.634	132	165	161	104
Frauen bis 24	5	16	11	12	1	1	1	-
Frauen von 25 bis 34	36	36	52	22	1	6	3	1
Frauen von 35 bis 44	101	77	106	60	3	3	-	3
Frauen von 45 bis 54	168	203	270	124	5	5	6	2
Frauen von 55 bis 64	45	57	62	43	2	4	4	-
Frauen von 65 und mehr	13	16	22	22	-	2	-	2
Zusammen	368	405	523	283	12	21	14	8
Insgesamt [2)]	2.366	2.834	3.523	1.938	149	193	182	113 [3)]

[1)] Quelle: KRAFTFAHRT-BUNDESAMT (2018c)

[2)] Einschließlich ohne Angabe zum Geschlecht und/oder Alter

[3)] Anzahl fürs erste Halbjahr 2018 (bis 30.6.)

2.6 Kosten

Die Kosten für die Teilnahme an einem FES belaufen sich insgesamt auf etwa 450 bis 650 Euro. Nach Recherchen im Internet sowie Telefoninterviews mit Seminarleitenden und Vertretern der Berufsverbände werden für die Teilnahme an der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme 300 Euro ± 15 Prozent in Rechnung gestellt. Die Kosten für die verkehrspädagogische Teilmaßnahme schwanken stärker zwischen 200 Euro und 350 Euro. Dabei fällt auf, dass die Teilnahme in größeren Städten in der Regel kostengünstiger (im Bereich von 200 bis 300 Euro) ausfällt als in ländlicher Umgebung (ab 300 Euro). Es wurde auch ein Angebot in einer Millionenstadt gefunden, dass im Bereich unter 150 Euro lag.

2.7 Abstimmung der beiden Teilmaßnahmen

Gemäß § 42 Abs. 1 FeV sind die beiden Teilmaßnahmen der FES „durch gegenseitige Information der jeweiligen Seminarleiter aufeinander abzustimmen“. Wie diese Abstimmung zu erfolgen hat (z. B. schriftlich oder mündlich), wird nicht konkretisiert. Ein Handbuch zur Aus- und Weiterbildung von Seminarleitern der FES (KOLLBACH et al., 2014) stellt Checklisten bereit, die diese Abstimmung unterstützen können. Zur Nutzung dieser Checklisten liegen jedoch keine Daten vor. KÖNIG und ZENTGRAF (2017) weisen in diesem Zusammenhang auf die Schweigepflicht der Seminarleitenden hin und folgern daraus sogar, dass diese mit der Abstimmung zwischen den Seminarleitenden der jeweiligen Teilmaßnahme nicht vereinbar sei. Hierzu weist der BNV (2015) auf die Möglichkeit einer Schweigepflichtentbindung hin. KÖNIG und ZENTGRAF (2017) sehen jedoch generell keinen Informationsbedarf seitens der verkehrspsychologischen Seminarleitenden.

MEYER et al. (2017) haben zur Thematik der Abstimmung Durchführende der verkehrspsychologischen Maßnahme (N = 35) befragt. Demnach geben nur sehr wenige (n = 8) an, sie würden sich immer oder häufig mit den Seminarleitenden der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme abstimmen. Die Autoren befürchten, dass dadurch der vom Gesetzgeber intendierte Synergieeffekt der beiden Teilmaßnahmen ausbleibt, weisen aber auch darauf hin, dass eine zusätzliche Abstimmung den Zeitaufwand der Seminarleitenden deutlich erhöhen würde.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Der BNV (2015) führt zur Abstimmung zwischen Verkehrspsychologen und Fahrlehrern aus: „Eine Zusammenarbeit mit Fahrlehrern darf sich darauf beschränken, dass beide Seminarleiter dieselbe Teilnahmebescheinigung unterschreiben. Das Gesetz sagt, die Teilmaßnahmen seien „aufeinander abzustimmen“, benennt aber keine konkreten Handlungen und überwacht sie auch nicht. Ein fachlicher Austausch steht beiden Berufsgruppen frei und ist erwünscht. […]“ (BNV, 2015, S. 17).

Der Verband der TÜV e.V. (VdTÜV, 2015) gibt in einer Pressemitteilung den Erfolg der FES bekannt: „[…] Dieses Fazit zogen die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF) und der Verband der TÜV e.V. (VdTÜV). Sie stellten besonders den positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit und die Synergieeffekte durch die Zusammenarbeit zwischen Fahrlehrern und den TÜV-Verkehrspsychologen in den Vordergrund. […]“ (VdTÜV, Pressemitteilung vom 29. April 2015).

BÜTTNER und VOIGT (in Druck) berichten, dass etwas mehr als die Hälfte (58,3 %) der Seminarleitenden der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme sich mit dem Seminarleitenden der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme abstimme. Die Abstimmung erfolge in den meisten Fällen (83,1 %) telefonisch. Als Gründe für fehlende Abstimmungen wurden ganz einfach das Fehlen der Kontaktdaten, aber auch die Berufung auf die Schweigepflicht genannt.

Die BASt-eigenen Befragungen von Seminarleitern ergaben ein ähnliches Bild. Eine Abstimmung der Seminarleitenden in schriftlicher Form erfolgt in der Regel nicht. In den Fällen, in denen eine Abstimmung erfolgte (ca. 50 %), wird diese mündlich vorgenommen. Häufig erfolgt diese dann nicht inhaltlich, sondern betrifft z. B. die Abstimmung der Termine. Selten werden Kooperationen von Verkehrspsychologen und Fahrlehrern berichtet. Oftmals ist es aber zumindest so, dass Seminarleitende der einen Teilmaßnahme zumindest Kontaktdaten von Seminarleitenden der anderen Teilmaßnahme bereitstellen können.

3 Befragungen

Autoren: Norbert Hilger, Tülin Engin & Georg Rudinger

3.1 Methoden

Die Grundgesamtheit der EG getrennt nach Jahr der Teilnahme und Gewährung der Punktereduzierung wird in Tabelle 4 (S. 24) dargestellt. Bis zum Ende des ersten Halbjahres 2018 haben demnach insgesamt 11.223 Teilnehmende erfolgreich ein FES absolviert. Während die EG-Stichprobe der Befragung vor allem aus den Jahren 2016 bis 2018 rekrutiert wurde, stammt die EG-Stichprobe der Legalbewährungsanalyse ausschließlich aus den Jahren 2014 und 2015. Die Adressen für die Befragung von FES-Teilnehmenden wurden gemäß § 4a StVG von den FES-Anbietern zur Verfügung gestellt. Die Kontaktierung dieser FES-Teilnehmenden erfolgte durch das von der BASt beauftragte Umfragezentrum Bonn (uzbonn) auf dem Postweg. Die Kenndaten der FES-Teilnehmendenadressen wurden anonymisiert an das KBA gemeldet, welches daraufhin eine Kontrollgruppe gezogen und analog auf dem Postweg kontaktiert hat. Die freiwilligen Antworten beider Gruppen gingen auf dem Postweg oder per Webfragebogen beim uzbonn ein. Neben der Bitte um die Beantwortung des Fragebogens enthielt dieses Anschreiben unter anderem die Frage danach, ob eine Bereitschaft für ein telefonisches Interview bestünde. Die Stichprobe der mündlich Befragten stellt also eine Substichprobe der schriftlich Befragten dar.

3.1.1 Stichproben

Zur Evaluierung von FES durch die Bundesanstalt für Straßenwesen ist die Weitergabe personenbezogener Daten von FES-Teilnehmenden durch Inhaber der Seminarerlaubnis in § 4a Abs. 6 StVG geregelt. Demgemäß wurde ein Datenportal zur sicheren Übermittlung dieser Personenangaben eingerichtet. Die Startseite dieses Portals findet sich im Anhang A abgebildet. Die Anbieter von FES wurden im September 2016 über den Start der Evaluation informiert und gebeten, alle Adressen von FES-Teilnehmenden, deren Kursabschluss zwischen Oktober 2016 und August 2018 liegt, fortlaufend über dieses Portal zu übermitteln. Ziel war es, möglichst viele Teilnehmende möglichst früh nach Abschluss des Seminars befragen zu können. Insgesamt konnten so im genannten Zeitraum 1.224 Adressen gesammelt werden, wobei aber 16 Prozent dieser Adressen von FES-Teilnehmenden stammten, die bereits vor Oktober 2016 an FES teilgenommen hatten. Bild 2 zeigt die monatliche

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Anzahl übermittelter Adressen. Für den Rekrutierungszeitraum 2016 bis 2018 wurden durch die Brutto-Stichprobe ungefähr 15 Prozent der Grundgesamtheit von FES-Teilnehmenden erfasst.

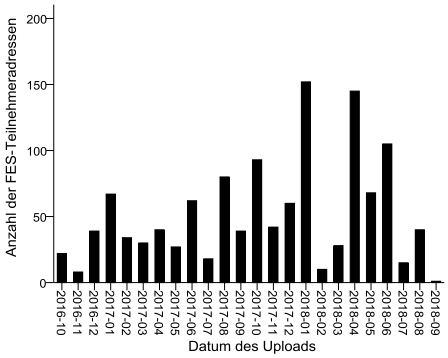


Bild 2: Anzahl und Zeitpunkt der übermittelten Adressen von FES-Teilnehmenden

Die schriftliche Befragung der FES-Teilnehmenden wurde zwischen Oktober 2017 und September 2018 zu vier Zeitpunkten durchgeführt. Bis auf den letzten Befragungszeitpunkt im September 2018 wurden alle Non-Respondenten des ersten Kontaktversuchs ein zweites Mal angeschrieben. Die Größe der Netto-Stichprobe ist $n = 224$, die Ausschöpfung der Brutto-Stichprobe liegt also bei insgesamt 18 Prozent. Tabelle 7 informiert über Zeitpunkt und Anzahl der Kontaktversuche sowie den Rücklauf bei der schriftlichen Befragung von FES-Teilnehmenden.

Tabelle 7: Befragungszeitpunkte und Rücklauf der FES-Teilnehmenden

Zeitpunkt	Kontaktversuch	Adressen	Antworten	Unzustellbar
Oktober 2017	I	541	73 (13 %)	23
März 2018	II	445	36 (8 %)	21
	I	307	41 (13 %)	
Juli 2018	II	246	14 (6 %)	19
	I	320	37 (12 %)	
September 2018	II	264	13 (5 %)	6
	I	56	10 (18 %)	
		1224	224 (18 %)	

Die durchschnittliche Dauer zwischen Seminarabschluss und Upload der Adresse durch die Anbieter betrug (für die Netto-Stichprobe) fünf Monate, die durchschnittliche Dauer zwischen Upload und Zeitpunkt des ersten Anschreibens betrug drei Monate. Da zudem manche Teilnehmende erst auf das zweite Anschreiben hin geantwortet haben, betrug die durchschnittliche Zeit zwischen Teilnahme an FES und Beantwortung des Fragebogens knapp zehn Monate. Tabelle 8 gibt weitere Informationen zum zeitlichen Abstand der Befragung vom Ende der Kursteilnahme. Die Zeiträume von über 24 Monaten kamen dadurch zustande, dass auch Adressen von Teilnehmenden übermittelt und kontaktiert wurden, deren Kursabschluss vor Oktober 2016 lag.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Tabelle 8: Dauer zwischen Ende des Kurses und Befragung in Monaten (*n* = 224)

Mittelwert	9,8
Standardabweichung	8,92
Minimum	0
25%-Perzentil	4
Median	8
75%-Perzentil	11
Maximum	44

Die Rekrutierung der Vergleichspersonen wurde vom KBA durchgeführt. Für die Ziehung einer strukturell ähnlichen Gruppe verkehrsauffälliger Kraftfahrer (vgl. Abschnitt 4.2.5) wurden folgende Kennwerte der FES-Teilnehmendenstichprobe an das KBA gemeldet: Postleitzahl, Ort, Geschlecht, Alter und Zeitpunkt der FES-Teilnahme. Anhand des Wohnorts wurden Bundesland und der siedlungsstrukturelle Typ der Raumordnungsregion bestimmt. Grundlage für die Ziehung der Vergleichspersonen war der Zugang ans FAER, wobei Personen mit Wohnsitz im Ausland oder einem gemeldeten FES ausgeschlossen wurden. Bei fehlenden Angaben wurde das jeweilige Merkmal nicht berücksichtigt. Um für die Fragebögen und Interviews der KG in etwa die Größenordnung der EG zu realisieren, wurde ein 1:3 Matching durchgeführt, da von einem geringeren Rücklauf bei Personen ohne FES-Teilnahme auszugehen war. Die Vergleichspersonen wurden in zwei Wellen mit insgesamt 3.063 versendeten Anschreiben kontaktiert. Am 5.06.2018 wurden 1.619 und am 26.07.2018 1.444 Personen angeschrieben. Die Quote der nichtzustellbaren Briefe lag bei 6,0 bzw. 4,6 Prozent. Die Ausschöpfung der Brutto-Stichprobe lag für die KG bei (355 / 3.063 =) 11,6 Prozent (vgl. 3.2.1).

3.1.2 Befragungsinstrumente

3.1.2.1 Fragebogen

Der standardisierte Fragebogen wurde in der Methodenstudie (RUDINGER et al., 2014) entwickelt und an 1.011 Teilnehmenden eines Online-Access-Panels vorgetestet. Ziel hierbei war es, veränderungssensitive Fragen zu den Themen Maßnahmenakzeptanz und -nützlichkeit, persönliche Sicherheitsverantwortung, Gefahrenkognition, Risikobewusstsein und Reflexion des Fahrverhaltens, sowie zum Wissen um sicherheitsrelevante Verkehrsaspekte zu finden. Die Fragen zur Erfassung der Teilnehmendenreaktion wurden in Anlehnung an die Studie von RUDINGER, HILGER und SCHMITZ (2009) formuliert, die Items zur sicherheitsrelevanten Selbsteinschätzung stammen aus den empirischen Untersuchungen von HOLTE (2012) sowie SINDERN und RUDINGER (2011), die Wissensfragen zu Geschwindigkeit, Überholen und Abstand wurden der theoretischen Führerscheinprüfung entnommen, und die Fragen zum Fahreignungsregister wurden in Anlehnung an das Handbuch zur Aus- und Weiterbildung von Seminarleitern des Fahreignungsseminars entworfen (vgl. KOLLBACH & SCHUBERT, 2014).

Thematisch sieht der Aufbau des revidierten Fragebogens der EG wie folgt aus:

- Fahreignungsseminar (Fragen 1 bis 9)
- Sicherheitsverantwortung (Fragen 10 bis 13)
- Risikobewusstsein I (Fragen 14 bis 20)
- Risikobewusstsein II (Fragen 21 bis 26)
- Wissen (Fragen 27 bis 35)
- Demographie (Fragen 36 bis 44)

Der Fragebogen für die KG unterschied sich nur dahingehend, dass die Fragen zu FES nicht gestellt wurden, der Bogen also mit Frage 10 der Teilnehmendenbefragung begann. Zusätzlich zum Papierbogen wurde den Befragten auch die Möglichkeit eröffnet, den Bogen online auszufüllen. Der Online-Bogen ist textgleich mit dem Papierbogen. Hauptunterschied ist, dass jede Frage einzeln präsentiert wurde. Im Anhang B wird nur die Startseite der Online-Befragung wiedergegeben. Die Gestaltung des Anschreibens und der Fragebögen orientierte sich an den Empfehlungen von SCHNELL (2012). Im Anhang C ist das vollständige Anschreiben inkl. Einwilligungserklärung und Fragebogen für die EG angefügt.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

3.1.2.2 Interview

Der in der Methodenstudie gemeinsam mit verkehrspsychologischen Gutachtern entwickelte und erprobte Leitfaden für die qualitativen Interviews orientierte sich vor allem an den Maßnahmenzielen des verkehrspsychologischen Teils von FES (KOLLBACH & SCHUBERT, 2014) sowie auch an den Beurteilungskriterien zur psychologischen Hypothese V.3 der MPU, in welcher die Änderung (nicht-pathologischer) Fehleinstellungen gegenüber Regelbeachtung und problematischer Fahrverhaltensgewohnheiten erläutert werden (SCHUBERT, DITTMANN & BRENNER-HARTMANN, 2013, S. 228 ff).

Nach einer Gesprächseröffnung zur Bedeutung des Autofahrens wurden in diesen Interviews vor allem Fragen nach

- den Ursachen von Regelverstößen,
- der Entwicklung von Strategien gegen Regelverstöße, sowie nach
- der Umsetzung von Strategien gegen Regelverstöße

besprochen. Die im Anhang D eingefügten Interviewleitfäden von EG und KG wurden so ähnlich wie möglich gestaltet. Die Unterschiede liegen allein darin, dass in der KG die Regelverstöße nicht vor dem Hintergrund der Seminarerfahrung und dass anstelle der subjektiven Seminarwirkung die mutmaßliche Hilfe durch ein solches Seminar besprochen werden. Im Zeitraum von April bis September 2018 wurden von drei Psychologen 45 Interviews je Untersuchungsgruppe durchgeführt.

3.1.3 Auswertung

Der Fragebogen enthält zum einen Items mit jeweils vierstufiger Antwortskala, und zum anderen Fragen, bei denen auch mehrere Antworten möglich sind. Der Argumentation von BORG und GABLER (2002) folgend, wurden bei den vierstufigen Items die sogenannten Ja-Prozente (Ja%) betrachtet, das ist jeweils der Anteil von Personen, der einer Aussage tendenziell oder ganz zugestimmt hat. Passend dazu wurden die Gruppenvergleiche je Item mit Vierfelder-Chi-Quadrat-Tests geprüft.

Auf Ebene der inhaltlich begründeten Skalen wurden die Summen bzw. Anzahlen gewünschter Antworten gebildet; je Polung des Items kann dieses die Zustimmung oder auch die Ablehnung einer Aussage sein. Die Konsistenzen dieser so gebildeten Skalen werden im Folgenden zwar berichtet, sind jedoch von nachrangiger Bedeutung, da es sich um heterogene Merkmale handelt. Die Gruppenvergleiche wurden ungeachtet irgendwelcher Anpassungstests mit dem Welch-*t*-Test geprüft. Alle Signifikanztests wurden auf $\alpha = 5$ Prozent durchgeführt. Dem Item-Nonresponse wurde auf klassische Weise mit fallweisem Ausschluss begegnet, da die Skalen relativ kurz sind und hierbei maximal 4 Prozent der Fälle ausgeschlossen wurden (siehe hierzu die Empfehlungen von LÜDTKE, ROBITZSCH, TRAUTWEIN & KÖLLER, 2007).

Die qualitativen Interviews mit FES-Teilnehmenden sowie der Kontrollgruppe wurden zwischen April und September 2018 geführt. Insgesamt konnten 45 Interviews mit FES-Teilnehmenden sowie weitere 45 Interviews mit Personen aus der Kontrollgruppe realisiert werden. Aufgrund der mangelhaften Audioqualität einer Aufzeichnung, ließen sich für die qualitative Auswertung nur 44 der insgesamt 45 Interviews mit FES-Teilnehmenden berücksichtigen. Von den 45 Kontrollgruppeninterviews gingen 43 in die Auswertung ein. Zwei Personen aus der Kontrollgruppe gaben an, dass sie keine Punkte im FAER hätten, sodass die für die Auswertung relevanten Themen nicht vertiefend besprochen werden konnten. Die Auswertung der telefonischen Befragung erfolgte inhaltsanalytisch und orientierte sich grundsätzlich an dem von MAYRING (2010) vorgeschlagenen Vorgehen zur Analyse qualitativer Daten. Als Analysetool wurde die Software MAXQDA eingesetzt. Die Auswertung der Interviewtranskripte aus der telefonischen Befragung der FES-Teilnehmenden sowie auch der Kontrollgruppe erfolgte in MAXQDA in einer gemeinsamen Projektdatei, sodass die Interviewdaten zwischen den Gruppen sowohl quantitativ als auch qualitativ verglichen werden konnten. D. h. die Aussagen der FES-Teilnehmenden lassen sich sowohl im Hinblick auf die Häufigkeit, mit der einzelne Themen angesprochen werden, als auch hinsichtlich der inhaltlichen Qualität der Aussagen mit der Kontrollgruppe kontrastieren. Zur Analyse der Daten wurde ein kombiniertes Vorgehen aus induktiver und deduktiver Kategorienbildung gewählt. Zunächst wurden ausgehend von den Hauptfragestellungen des Interviewleitfadens deduktiv „theoretische“ Auswertungskategorien festgelegt. Diese Kategorien wurden im weiteren Verlauf der Auswertung ergebnisgeleitet aus dem vorliegenden Material induktiv und systematisch ergänzt und weiterentwickelt. Nach der Auswertung von etwa einem Drittel der vorliegenden Interviewdaten (sowohl bei der Kontrollgruppe als auch bei den FES-Teilnehmenden) wurde die bis dahin vorgenommene Codierung überprüft und an das zwischenzeitlich weiterentwickel-

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

te Kategoriensystem angepasst. Die Codierung der Interviews erfolgte ausschließlich durch in der Auswertung qualitativer Daten erfahrene Diplom-Psychologen.

3.1.4 Hypothesen

Aus Sicht der Autoren lassen die im Gesetz formulierte „verhaltensverbessernde Wirkung“ sowie insbesondere der gewährte Punkterabatt nach erfolgreicher FES-Teilnahme nur die an die Untersuchungsebenen 2 und 4 anzusetzende Hypothese ableiten, dass FES-Teilnehmende vergleichbaren verkehrsauffälligen Kraftfahrenden überlegen sind, also größeres Risikobewusstsein und mehr Wissen aufweisen, sowie insbesondere seltener verkehrsauffällig werden. Sofern im Folgenden Signifikanztests berichtet werden, wurden diese gemäß dieser Hypothese stets gerichtet durchgeführt. Zudem wurden sämtliche Tests mit einer Wahrscheinlichkeit von 5 Prozent für den Fehlertyp-I (das ist die fälschliche Annahme der genannten Hypothese der Überlegenheit der FES-Teilnehmenden) durchgeführt. Eine Adjustierung der Fehlerwahrscheinlichkeit aufgrund multipler Testung wurde nicht vorgenommen, vielmehr wäre im Falle hinreichender Teststärke und Validität der Messungen zu fordern, dass sämtliche Tests auch signifikant ausfielen. In diesem Falle kumuliert nicht der α-, sondern der β-Fehler (HAGER, 2004).

Die Akzeptanz der Maßnahme wird als hinreichend beurteilt, wenn zumindest 80 Prozent aller Antworten in die gewünschte Richtung weisen.

3.2 Ergebnisse

3.2.1 Schriftliche Befragung

3.2.1.1 Demographie und Kontrollvariablen

Die Geschlechterverteilungen beider Stichprobengruppen waren sehr ähnlich, sie wiesen jeweils zu etwa 80 Prozent Männer auf (vgl. Tabelle 9) und entsprechen somit weitgehend der Grundgesamtheit der FES-Teilnehmenden, die zu etwa 85 Prozent männlich ist.

Tabelle 9: Geschlecht der schriftlich Befragten (F36)

	EG (n = 224)	KG (n = 355)	Gesamt
Männlich	83%	80%	81%
Weiblich	17%	20%	19%

Die Altersverteilungen der Untersuchungsgruppen (Tabelle 10) waren ebenfalls sehr ähnlich, das durchschnittliche Alter betrug 53 Jahre in der EG und 54 Jahre in der KG. Auch die Spannweiten und Streuungen sind als ähnlich zu beurteilen.

Tabelle 10: Alter (F37)

	EG (n = 224)	KG (n = 355)	Gesamt
Mittelwert	53,1	54,3	53,8
Standardabweichung	12,4	13,3	13,0
Minimum	23	20	20
Maximum	83	91	91

Ebenso können die Verteilungen des höchsten Schulabschlusses als ähnlich bezeichnet werden (Tabelle 11), wobei in beiden Gruppen der erhebliche Anteil von hoch gebildeten Personen auffällt, das Abitur stellt mit knapp 40 Prozent in beiden Gruppen den häufigsten Schulabschluss dar.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Tabelle 11: Höchster Schulabschluss (F38)

	EG (n = 224)	KG (n = 355)	Gesamt
Schule beendet ohne Abschluss	1%	1%	1%
Volks-/Hauptschule oder Polytechnische Oberschule (POS) mit Abschluss 8. Klasse	12%	11%	11%
Mittlere Reife, Realschulabschluss (Fachschulreife) oder POS mit Abschluss 10. Klasse	32%	33%	32%
Fachhochschulreife (z. B. Abschluss einer Fachoberschule)	14%	18%	16%
Abitur (Hochschulreife) oder Erweiterte Oberschule (EOS) mit Abschluss 12. Klasse	39%	38%	38%
Anderer Abschluss	2%	1%	1%
Bin noch Schüler(in)	0%	0%	0%

Große Unterschiede zwischen den Untersuchungsgruppen ergaben sich jedoch hinsichtlich der jährlichen Fahrleistung (Tabelle 12) sowie der hiermit in Beziehung stehenden Anlässe für die Nutzung des Autos (Tabelle 13). Die durchschnittliche Fahrleistung der FES-Teilnehmenden lag mit fast 45.000 km deutlich über den von der Vergleichsgruppe angegebenen knapp 26.000 km pro Jahr.

Tabelle 12: Fahrleistung des vergangenen Jahres in km (F40)

	EG (n = 224)	KG (n = 355)	Gesamt
Mittelwert	44.566,6	25.893,4	33.077,9
Standardabweichung	39.549,6	27.446,9	33.849,2
Minimum	1000	1000	1000
Median	40000	18000	25000
Maximum	350000	250000	350000

Passend hierzu fanden sich in der FES-Gruppe sowohl mehr Berufskraftfahrer als auch mehr Personen, die während der Arbeitszeit das Auto nutzen.

Tabelle 13: Situationen und Zwecke der Autonutzung

(F41) In welchem Kontext fahren Sie hauptsächlich Auto? - Mehrere Antworten sind möglich -	EG (n = 224)	KG (n = 355)	Gesamt
Berufskraftfahrer	11%	6%	8%
Beruflich während der Arbeitszeit	69%	37%	50%
Hin- und Rückweg zur Arbeits- oder Ausbildungsstelle	41%	55%	49%
Im privaten Kontext in der näheren Umgebung meines Wohnorts	45%	66%	58%
Im privaten Kontext zwischen weiter entfernt liegenden Orten	40%	63%	54%
Sonstiges	3%	3%	3%
Keine Angabe	1%	1%	1%

Ein weiterer auffälliger Unterschied zwischen den Untersuchungsgruppen ergab sich ferner bei der Frage nach den Punkten in Flensburg, die von 29 Prozent der Vergleichspersonen im Gegensatz zu 4 Prozent der FES-Teilnehmenden negativ beantwortet wurde (vgl. Tabelle 14).

Tabelle 14: Selbstberichtete Eintragung im FAER

(F42) Haben Sie Punkte im Fahreignungsregister? (Damit sind „Punkte in Flensburg“ gemeint.)	EG (n = 224)	KG (n = 355)	Gesamt
Nein, ich habe keine Punkte in Flensburg.	4%	29%	20%
Ja, ich habe Punkte in Flensburg.	95%	69%	79%
Keine Angabe	2%	1%	1%

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Eine erneute Kontrolle des vom KBA gezogenen Bruttosamples ergab, dass zumindest 99 Prozent der Vergleichspersonen Punkte im FAER haben. Zum einen könnte dieses verzerrte Ergebnis auf die in der Vergleichsgruppe als höher einzuschätzende Sensibilität der Frage zurückgehen, zum anderen könnte es sich um ein Erinnerungsproblem handeln. Personen der KG, die sich an Punkte erinnern, gaben insgesamt weniger Punkte an als die Personen der EG (Tabelle 15). Unter den befragten Kraftfahrern der KG gab niemand an, mehr als 4 Punkte in Flensburg zu haben. In der Experimentalgruppe taten dieses immerhin 15 Prozent.

Tabelle 15: Selbstberichtete Anzahl der Punkte im FAER (F43)

Punkte	EG (n = 214)	KG (n = 248)	Gesamt
1	18%	54%	38%
2	13%	22%	17%
3	28%	12%	19%
4	20%	2%	10%
5	10%	0%	5%
6	1%	0%	0%
7	2%	0%	1%
≥ 8	2%	0%	1%
Keine Angabe	7%	9%	9%

In beiden Gruppen stellten Geschwindigkeitsdelikte mit großem Abstand die häufigste Art der Regelverstöße dar (Tabelle 16), wobei diese in der EG mit 87 Prozent noch häufiger als in der KG mit 69 Prozent zu beobachten waren. Ebenfalls in beiden Gruppen war ein ungenügender Sicherheitsabstand zweithäufigster Regelverstoß (EG: 14 %; KG: 10 %).

Tabelle 16: Selbstberichtete Art der Regelverstöße

(F44) Falls Sie Punkte im Fahreignungsregister haben, wegen welcher Art von Regelverstoß haben Sie die Punkte erhalten? - Mehrere Antworten sind möglich -	EG (n = 214)	KG (n = 248)	Gesamt
Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss	3%	2%	2%
Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	87%	69%	77%
Nicht angepasste Geschwindigkeit	8%	6%	7%
Ungenügender Sicherheitsabstand	14%	10%	12%
Regelverstoß beim Überholen oder Vorbeifahren	1%	3%	2%
Regelverstoß beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Ausfahren	0%	4%	2%
Fehlverhalten gegenüber Fußgängern	0%	0%	0%
Missachtung Rotlicht	8%	5%	7%
Handynutzung	7%	7%	7%
Sonstiges	4%	5%	4%
Weiß ich nicht mehr	1%	2%	1%
Keine Angabe	1%	1%	1%

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

3.2.1.2 Akzeptanz

Bild 3 zeigt die Zustimmungsanteile zu Maßnahmenzufriedenheit und Selbsteinschätzung sortiert nach absteigendem Wert. Dem vorab festgelegten Kriterium gemäß, wonach zumindest 80 Prozent der Befragten jeweils die gewünschte Beurteilung abgeben sollten, kann für fünf der sieben Aussagen von hinreichender Zufriedenheit seitens der Teilnehmenden ausgegangen werden. Zwei Aussagen wurden etwas kritischer beurteilt, nämlich Frage 7 nach der Abstimmung zwischen Fahrlehrer und Psychologe sowie Frage 2 nach den Hausaufgaben.

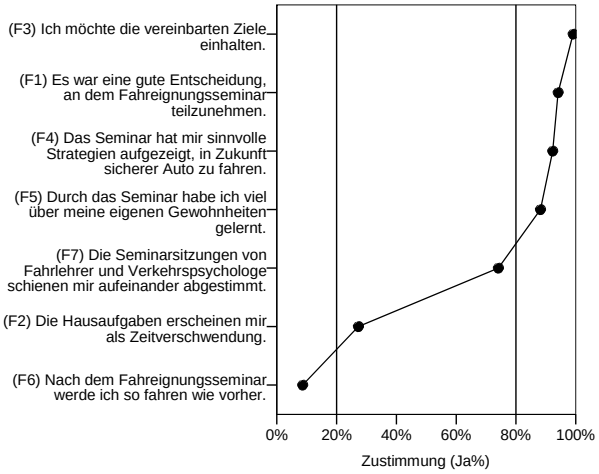


Bild 3: Akzeptanz der Maßnahme und der vereinbarten Ziele

Wesentliche Motivation für die Teilnahme am FES ist die Aussicht auf die Reduzierung des Punktestandes, 92 Prozent aller Befragten gaben den Punkterabatt als Grund an (vgl. Tabelle 17). Der Wunsch danach, das Auto sicherer fahren zu lernen, wurde von 22 Prozent der Befragten als Grund genannt. Vergleichsweise selten wurde das Ziel angegeben, nach dem angestrebten Punkterabatt als Fahrbegleiter dienen zu können.

Tabelle 17: Grund der Teilnahme am FES (*n* = 224)

(F8) Warum haben Sie am Fahreignungsseminar teilgenommen? - Mehrere Antworten sind möglich -	
Wegen des Punkterabatts	92%
Weil ich lernen wollte, wie ich sicherer Autofahren kann.	22%
Eine andere Person hat mich zu der Teilnahme motiviert.	10%
Begleitetes Fahren	6%
Berufliche Gründe	2%
Keine Angabe	1%

Nach eigener Angabe hat die überwiegende Mehrheit der Befragten auch tatsächlich den Punkterabatt nach FES erhalten (vgl. Tabelle 18).

Tabelle 18: Punkterabatt nach FES-Teilnahme (*n* = 224)

(F9) Haben Sie durch die Teilnahme am Fahreignungsseminar einen Punkterabatt erhalten?	
Ja	91%
Nein	8%
Keine Angabe	1%

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

3.2.1.3 Sicherheit, Risiko und Wissen

Tabelle 19 gibt die vollständigen Häufigkeitsverteilungen der Fragen 10 bis 35 getrennt nach den beiden Untersuchungsgruppen wieder. Auf Ebene der einzelnen Fragen zeigte sich, dass 19 der insgesamt 26 möglichen Einzelvergleiche deskriptiv in die gewünschte Richtung zugunsten von FES-Teilnehmenden wiesen, und dass zwölf dieser gewünschten Unterschiede statistisch signifikant waren. Wie sich auch den Ja-Prozenten im Vergleich entnehmen lässt, waren die beobachteten Effekte jedoch sehr klein: der angegebene ϕ-Koeffizient, das ist die Korrelation zwischen binären Variablen, betrug im Mittel nur .03.

Tabelle 19: Antwortverteilungen und Gruppenvergleiche auf Ebene der einzelnen Fragen zu „Sicherheit“ (F10-F13), „Risiko I“ (F14-F20), „Risiko II“ (F21-F26) und „Wissen“ (F27-F35)

Frage	n_1	n_2	f_{11}	f_{12}	f_{13}	f_{14}	f_{21}	f_{22}	f_{23}	f_{24}	Ja_1%	Ja_2%	χ^2	$p_{(1\text{-s.})}$	ϕ
10	224	354	5	12	59	148	24	29	131	170	8	15	7,02	,004	0,11
11	222	354	21	83	87	31	66	172	82	34	47	67	23,50	,000	0,20
12	224	354	39	55	90	40	44	94	144	72	42	39	0,51	,762	-0,03
13	224	354	8	15	91	110	12	64	148	130	10	21	12,13	,000	0,14
14	224	355	9	82	113	20	16	93	216	30	41	31	5,98	,993	-0,10
15	224	355	5	55	124	40	6	49	217	83	27	15	11,00	1,000	-0,14
16	224	354	5	25	143	51	4	56	223	71	13	17	1,32	,125	0,05
17	222	352	5	22	103	92	17	45	174	116	12	18	3,09	,039	0,07
18	224	355	51	36	48	89	40	42	102	171	39	23	16,46	1,000	-0,17
19	224	354	4	29	113	78	7	47	182	118	15	15	0,03	,432	0,01
20	223	355	15	69	108	31	19	113	187	36	38	37	0,01	,547	0,00
21	223	355	16	69	114	24	20	91	198	46	38	31	2,87	,045	0,07
22	222	353	4	41	149	28	7	116	207	23	20	35	14,00	,000	0,16
23	222	355	3	23	115	81	5	56	185	109	12	17	3,19	,037	0,07
24	222	354	4	66	105	47	22	123	162	47	32	41	5,19	,011	0,09
25	222	354	20	50	61	91	34	65	85	170	32	28	0,84	,820	-0,04
26	223	354	0	9	89	125	1	34	140	179	4	10	6,65	,005	0,11
27	224	355	126				201				56	57	0,01	,535	0,00
28	224	355	106				160				47	45	0,28	,298	0,02
29	224	355	99				148				44	42	0,35	,276	0,02
30	224	355	148				231				66	65	0,06	,403	0,01
31	224	355	138				218				62	61	0,00	,481	0,00
32	224	355	148				209				66	59	3,01	,041	0,07
33	224	355	165				230				74	65	4,99	,013	0,09
34	224	355	85				166				38	47	4,34	,981	-0,09
35	224	355	131				165				58	46	7,92	,002	0,12

Anmerkungen. Die Nummern der Fragen entsprechen dem Bogen der FES-Teilnehmenden; n_1 = Größe der FES-Teilnehmendengruppe; n_2 = Größe der Vergleichsgruppe; $f_{1.}$ = Antworthäufigkeiten je Kategorie in der FES-Teilnehmendengruppe, bei den Wissensfragen 27 bis 35 wird die Häufigkeit richtiger Lösungen angegeben; $f_{2.}$ analog zu $f_{1.}$; Ja_1% und Ja_2% sind die prozentualen Häufigkeiten der ersten beiden (zustimmenden) Kategorien (Fragen 10 bis 26) bzw. der richtigen Lösungen (Fragen 27 bis 35); χ^2 zur Vierfeldertafel *Frage* × *Gruppe*; $p_{(1\text{-s.})}$ = gerichtete *p*-Werte, bei den Fragen 21 und 27 bis 35 lässt die Wirksamkeit von FES höhere Zustimmungsraten der Teilnehmenden erwarten, umgekehrt bei den anderen Fragen; unterstrichene *p*-Werte zeigen Ergebnisse an, die auf $\alpha = .05$ signifikant sind; der ϕ-Koeffizient weist ein negatives Vorzeichen auf, wenn das Ergebnis nicht in die gewünschte Richtung weist; bei den Wissensfragen wurden alle fehlenden Antworten als falsche Antworten gewertet.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Bild 4 stellt die Zustimmungs- und Löseranteile der FES-Teilnehmenden im Vergleich zur Kontrollgruppe für alle Items hinsichtlich Sicherheitsverantwortung, Risikobewusstsein und Wissen dar. Hier wird deutlich, dass die beiden Gruppen insgesamt sehr ähnlich geantwortet haben.

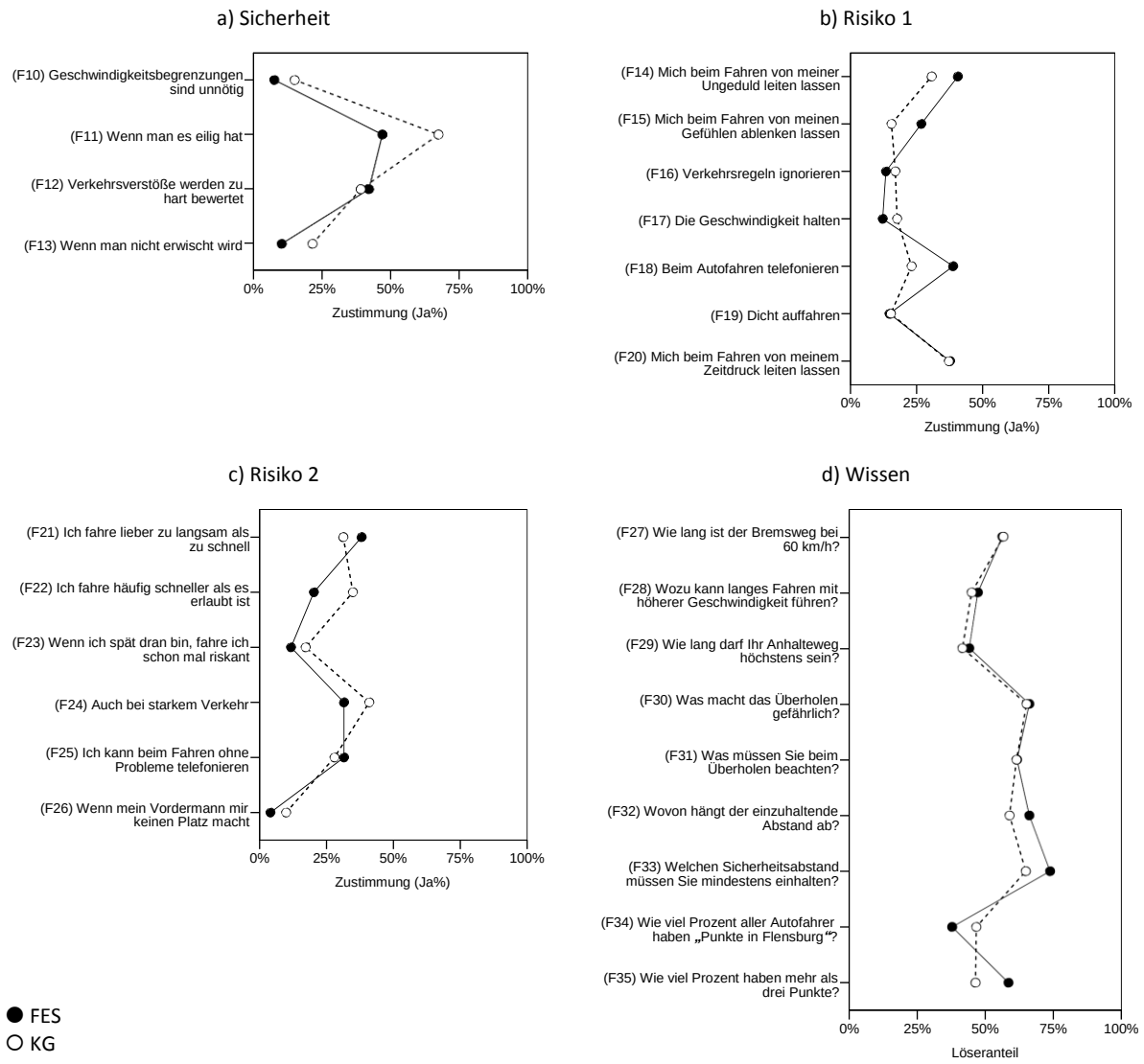


Bild 4: Zustimmungs- und Löseranteile der Skalen „Sicherheit", „Risiko 1", „Risiko 2" und „Wissen" getrennt nach Gruppen[6]

Auf Ebene der Skalenwerte, bei welchen nun die individuellen Mittelwerte gewünschter Antworten je Skala betrachtet werden – diese Mittelwerte geben also die Prozente gewünschter oder richtiger Antworten an –, zeigte sich, dass die Ergebnisse bei Sicherheit, Risiko 2 und auch Wissen statistisch signifikant für die Überlegenheit der FES-Teilnehmenden gegenüber den Vergleichspersonen sprachen (Tabelle 20). Zu beachten ist aber, dass diese Unterschiede sehr klein sind. So geben beispielsweise die FES-Teilnehmenden über alle Wissensfragen hinweg nur 4 Prozent mehr richtige Antworten als die Vergleichspersonen (vgl. die Mittelwerte der Skala „Wissen" in Tabelle 20). Bezogen auf die hier ausgewählten Fragen kann dieser Unterschied also kaum im Sinne einer bedeutsamen Überlegenheit interpretiert werden.

[6] Die in Bild 4 verwendeten Fragentexte sind aus graphischen Gründen abgekürzt, die vollständigen Formulierungen finden sich im angefügten Fragebogen (vgl. Anhang C).

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Tabelle 20: Gruppenvergleiche von Sicherheitsverantwortung, Risikobewusstsein und Wissen auf Skalenebene

Skala	*k*	α	n_1	M_1	S_1	n_2	M_2	S_2	*t*	*df*	$p_{(1\text{-s,})}$	*d′*
Sicherheit	4	,57	212	0,74	0,24	341	0,64	0,25	4,442	462,6	,000	0,39
Risiko I	7	,72	212	0,74	0,25	341	0,78	0,24	-1,774	423,4	,962	-0,16
Risiko II	6	,68	212	0,74	0,22	341	0,67	0,25	3,538	486,5	,000	0,31
Wissen	9	,39	212	0,58	0,20	341	0,54	0,20	2,245	456,5	,013	0,20

Anmerkungen. *k* ist die Anzahl der Items je Skala, α ist die Konsistenz nach Cronbach; als Skalenwert wurde jeweils die mittlere Häufigkeit der gewünschten Antwortrichtung (*Sicherheit* umfasst Frage 10 bis 13, *Risiko I* Frage 14 bis 20, *Risiko II* Frage 21 bis 26) bzw. korrekter Lösungen (*Wissen* umfasst Frage 27 bis 35) betrachtet; die angegebenen Mittelwerte lassen sich als durchschnittliche Prozente gewünschter Antworten interpretieren, bei allen Skalen spräche hier also ein höherer Wert der EG für die Wirksamkeit der Maßnahme; n_1 = Größe der FES-Teilnehmendengruppe; n_2 = Größe der Vergleichsgruppe; M = Mittelwert; S = Standardabweichung; t = Teststatistik des Welch-*t*-Tests; $p_{(1\text{-s.})}$ = einseitige *p*-Werte; unterstrichene *p*-Werte zeigen Ergebnisse an, die auf α = ,05 signifikant sind; Cohens *d′* weist ein negatives Vorzeichen auf, wenn das Ergebnis nicht in die gewünschte Richtung weist.

Da sich die Fahrleistung pro Jahr sowie die erinnerten FAER-Eintragungen zwischen den Gruppen unterschieden, wurden zusätzlich zu den einfachen *t*-Tests auch Kovarianzanalysen und mehrfaktorielle Varianzanalysen gerechnet. Da sich hierbei keine von der bisherigen Darstellung abweichenden Ergebnisse zeigten, sind die zugehörigen Statistiken der Kovarianzanalysen nur im Anhang E aufgeführt. Zudem wurde geprüft, ob die zwischen FES- und Befragungsteilnahme verstrichene Zeit Einfluss auf die Befragungsergebnisse ausübte: Auch dem war nicht so. Es fanden sich keinerlei substantielle Korrelationen zwischen dem zeitlichen Abstand zum Seminar und den verschiedenen Skalen.

3.2.2 Interview

3.2.2.1 Kenntnisse über auslösende und aufrechterhaltende Bedingungen von riskantem Verhalten

Punktestand

Die selbstberichteten Angaben der KG zu ihrem aktuellen Punktestand könnten vermuten lassen, dass die KG weniger punktebelastet war als die befragten FES-Teilnehmenden (Tabelle 21). Viele Befragte der KG gaben an, dass sie nur einen Punkt in Flensburg hätten (n = 25). Nur fünf Personen der KG gaben an, dass sie drei oder mehr Punkte im FAER hätten. Hinsichtlich der selbstberichteten Punktebelastung ist die KG also nicht äquivalent zu den FES-Teilnehmenden. Von diesen hatten 30 bei ihrer Teilnahme an FES mindestens drei Punkte im FAER.

Tabelle 21: Punkte im FAER[7]

	EG (Punkte vor FES)	KG (Punkte aktuell)
keine	0	1
1	2	25
2	12	9
3	2	3
4	17	1
5	7	0
mehr als 5	4	1

[7] In dieser und den folgenden Tabellen wird stets die Anzahl der Befragten angegeben, die ein jeweiliges Thema benannt haben. Bei manchen Ergebnistabellen sind Mehrfachcodierungen möglich, wenn nämlich einzelne Befragte mehrere Themenaspekte ansprachen. In diesen Fällen kann die Summe der Nennungen die Anzahl der Befragten übersteigen. Die Anzahl der ausgewerteten Interviews in der EG ist n = 44 und in der KG n = 43 (vgl. Abschnitt 3.1.3).

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Zudem zeigte sich, dass sich die Befragten der Kontrollgruppe – bewusst oder unbewusst – wesentlich unsicherer sind, was ihren aktuellen Punktestand im FAER betrifft. Die meisten Befragten der KG äußerten, dass sie es nicht genau wüssten oder bekundeten in anderer Weise, dass sie sich nicht ganz sicher seien, wie viele Punkte sie aktuell im FAER hätten ($n = 30$).

> *„Ich weiß es nicht. Es müssten einer oder zwei sein. Ich weiß nicht, wie lang beziehungsweise wann ältere Punkte verfallen. Ich habe jetzt ewig lange keinen mehr bekommen, habe aber irgendwann mal, mit 19, glaube ich, eine rote Ampel überfahren, solche Sachen. Also es müsste noch ein Restpunkt da sein oder zwei, mehr auf gar keinen Fall.“* (KG-24)

Die Teilnehmenden des FES wussten insgesamt besser über ihren Punktestand Bescheid und äußerten sich seltener unsicher ($n = 13$). Falls hier Unsicherheit über den Punktestand vor der Teilnahme am FES bestand, handelte es sich typischerweise um Abweichungen von einem Punkt oder gründete auf Unsicherheit die Regelungen des neuen Bewertungssystems betreffend.

> *„Durch das Umstellen des neuen Punktesystems – also ich habe jetzt gerade so viele Punkte, dass ich einen Punkt abbauen konnte, ich weiß nicht, wo die Grenze liegt, ich glaube, bei fünf? Vier oder fünf Punkte, ich kann es Ihnen nicht genau sagen, weil ich die Unterlagen gerade nicht vorliegen habe.“* (EG-38)

Regelverstöße

Nahezu alle Teilnehmende des FES wurden mit Geschwindigkeitsüberschreitungen punkteauffällig ($n = 43$). Geschwindigkeitsüberschreitungen stellen auch in der Kontrollgruppe den häufigsten Regelverstoß dar, werden im Vergleich aber etwas seltener berichtet ($n = 30$) (vgl. Tabelle 22). Die FES-Teilnehmenden hatten zudem häufiger Punkte für Abstandsvergehen bekommen. Einzelne Personen aus der EG waren in einen Unfall verwickelt oder wurden mit Alkoholverstößen auffällig, während in der Kontrollgruppe niemand von solchen Vergehen berichtete. Rotlichtverstöße und auch die Nutzung des Handys am Steuer wurden von FES-Teilnehmenden und der Kontrollgruppe ähnlich häufig berichtet. In der Kontrollgruppe hatten einzelne Befragte Punkte für Vergehen im Zusammenhang mit Regeln zum Überholen oder auch der Vorfahrt bekommen. Dies traf auf die befragten FES-Teilnehmenden hingegen nicht zu.

Tabelle 22: Regelverstöße

	EG	KG
Geschwindigkeitsüberschreitung	43	30
Abstandsvergehen	8	2
Handy am Steuer	6	6
Rotlichtverstoß	4	6
Unfall	2	0
Alkohol am Steuer	1	0
Überholverbot missachtet	0	2
Vorfahrt missachtet	0	1

Beschreibung der Ursachen für den Regelverstoß

Als Ursachen für den Regelverstoß wurden von den meisten Befragten sowohl situative Faktoren als auch personale Faktoren benannt. In dieser Hinsicht bestehen keine deutlichen Unterschiede zwischen KG und EG – auch den Befragten der Kontrollgruppe ist in der Regel klar, dass sie einen persönlichen Anteil an den Ursachen für den Regelverstoß haben. Dennoch wird aus den Interviewdaten deutlich, dass die Teilnehmenden an FES den Ursachenzusammenhang ihrer Regelverstöße wesentlich reflektierter beschreiben und auch umfangreicher Auskunft dazu geben können als die Personen der Kontrollgruppe. Auch gibt es einzelne FES-Teilnehmende, die keinerlei situative Ursachenzusammenhänge anführen wollten und die Verantwortung vollständig in ihrer Person sahen.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

„Wenn man Punkte kriegt wegen zu schnellem Fahren, da kann ja nur ich schuld sein, eigentlich.“ (EG-23)

Viele FES-Teilnehmende berichteten, dass mangelnde Aufmerksamkeit eine Rolle bei der Verkehrsauffälligkeit spielte. Diese Äußerungen stehen häufig im Kontext mit anderen Ursachenaspekten.

„Unachtsamkeit, teilweise habe ich mich auf neue Technik verlassen, Sie kennen das, Schildererkennung mit Setup-Display, da wird eine Geschwindigkeit in die Windschutzscheibe gespiegelt, die tatsächlich aber nicht der erlaubten Geschwindigkeit entspricht. Das soll keine Entschuldigung sein, aber es ist eine Sache aus beidem. Und einfach Unachtsamkeit, Termindruck, falsche Planung, falsche Tagesplanung.“ (EG-9)

Obgleich auch in der Kontrollgruppe mangelnde Aufmerksamkeit häufig als Ursache für den Regelverstoß benannt wurde, so waren diese Aussagen der KG in weniger komplexe Ursachenbeschreibungen eingebunden.

„Ja, das war einfach Unachtsamkeit. Mehr nicht. Ich war nicht viel zu schnell, aber es hat gereicht.“ (KG-43)

„Wenn man einfach unachtsam ist, dann fährt man eben zu schnell.“ (KG-12)

In beiden Untersuchungsgruppen wird vielfach und in ähnlichem Umfang angesprochen, dass es zum Regelverstoß kam, obwohl man selbst – im persönlichen Ermessen – mehr oder minder richtig gehandelt habe, und die zugrundeliegende Vorschrift wenig nachvollziehbar sei. Solche Aussagen gehen mehrfach mit Situationsbeschreibungen einher, in welchen es auf gut ausgebauten, freien Strecken zu Geschwindigkeitsüberschreitungen kam oder auch mit Situationsbeschreibungen, die sich auf unklare Verkehrsbeschilderungen beziehen.

„Also Sie haben eine dreispurige Autobahn mit einem breiten Standstreifen und es sind 120 erlaubt, Sie haben dreispurige Autobahnen mit einem breiten Standstreifen, da ist 130 erlaubt, Sie haben zweispurige Autobahnen ohne Standstreifen, die sind voll freigegeben. Sie haben Strecken, wo auf acht Kilometern dreimal die Geschwindigkeit wechselt. Also am Ende ist es im Prinzip eine Situation, ein Moment der Unaufmerksamkeit reicht, um sozusagen am Ende gegriffen zu werden, so will ich das mal sagen.“ (EG-34)

„Das ist wirklich ein Phänomen, was es bei uns für Unmengen von Baustellen gibt, längere und Tagesbaustellen, das ganze Programm, und was dadurch für ein wahnwitziger Schilderwald entsteht, wo man auch permanent Geschwindigkeitsbegrenzungen hoch und runter hat, manchmal auch unsinnig auf kürzester Strecke wiederholt, das ist mitunter gar nicht machbar oder nachvollziehbar, das immer hundertprozentig zu erwischen.“ (KG-39)

Einzelne FES-Teilnehmende nehmen im Zusammengang mit den Gründen für den Regelverstoß sehr reflektiert auf persönliche Belastungsfaktoren Bezug. Solche Äußerungen finden sich in der Kontrollgruppe nicht.

„Faktoren, oder Einflüsse, die auf mich einwirken ist einmal meine Situation, gerade in der Zeit, wo diese Verstöße stattgefunden haben, dass ich in der Firma, für die ich arbeite, gemobbt wurde und auch nicht unerheblich Probleme mit meinen Kindern, die also – ja, ich sage mal, sehr viel Aufmerksamkeit abgefordert haben, was in der einen oder anderen Situation dazu geführt hat, dass ich nicht alles so regelkonform im Verkehr durchgeführt habe, wie es hätte notwendig sein müssen.“ (EG-19)

Vergleichbar oft wurde in beiden Gruppen als Ursache angesprochen, dass man entweder einfach nur schnell nach Hause wollte (und daher Regelverstöße in Kauf nahm) oder auch aus Leichtsinn und Selbstüberschätzung gehandelt habe. Als leichtsinnig werden dabei vor allem Rotlichtverstöße, Alkoholverstöße und Telefonieren am Steuer beschrieben, während diese Bewertung seltener im Zusammenhang mit Geschwindigkeitsüberschreitungen angeführt wurde.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

„Aber ich bin dann nachts zurückgekommen und es war schon Mitternacht rum, ich wollte schnell nach Hause, so 120 auf der Straße, rein in den Ort und da stand dann der Blitzer. Da war ich bei 94 statt 50.“ (KG-8)

„Das mit dem Handy, das war wirklich leichtsinnig, Dummheit, das gebe ich zu. Das wäre nicht notwendig gewesen.“ (EG-2)

Ferner finden sich sowohl in der Kontrollgruppe als auch bei den FES-Teilnehmenden mehrfach Aussagen dazu, dass Regelverstöße zu einem gewissen Anteil bewusst in Kauf genommen wurden. Hier geht es insbesondere um kalkulierte Überschreitungen der vorgegebenen Höchstgeschwindigkeit innerhalb des persönlichen Ermessenspielraums oder unterhalb der 20 km/h-Schwelle, ab welcher es zum Eintrag im FAER oder zu härteren Sanktionen kommen kann.

„Oder auch nachts, wenn Sie freie Fahrt haben und dann haben Sie eine Geschwindigkeitsbegrenzung, die vielleicht für den Tag gilt, aber in der Nacht eigentlich überhaupt nicht notwendig wäre, die haben Sie dann einfach mal ignoriert oder gesagt, ach komm, und peng hat es gemacht. Das waren so die Gründe.“ (KG-25)

In einzelnen Interviews finden sich sowohl in der Kontrollgruppe als auch bei den FES-Teilnehmenden mitunter extremere Positionen, die auf eine sehr gering ausgeprägte Regelakzeptanz hinweisen.

„Die Regeln, die für den Straßenverkehr gemacht sind, die existieren ja eigentlich nur auf dem Papier. Wie soll man das jetzt sagen? Es ist eigentlich alles erlaubt, nur wenn man erwischt wird, ist es halt blöd.“ (KG-22)

„Also, wenn ich fahre, und es ist 100, dann fahre ich meistens 120, und wenn eine 60er Baustelle ist, dann fahre ich so 75-80. Meistens so 20 mehr als das, was erlaubt ist, je nachdem, wenn der Verkehr das zulässt. Wenn der Verkehr das nicht zulässt, dann fahre ich auch in einer 80er nur 80, aber wenn da eine Baustelle ist sonntags abends und da ist 80 und kein Auto, da fahre ich schnell durch, da gucke ich nicht auf den Tacho. Ich habe meinen Radarwarner an, und wenn der nicht anschlägt, dann fahre ich da durch. Wenn dann natürlich ein Videowagen hinter mir ist, dann habe ich eben Pech gehabt.“ (EG-32)

Die Befragten nennen verschiedene situative und soziale Umstände, die bei der Verkehrsauffälligkeit eine ursächliche Rolle spielten. Am häufigsten wird sowohl in der KG als auch in der EG auf Zeitdruck oder Termindruck Bezug genommen. Dies geht zum Teil mit Äußerungen einher, dass die Verkehrsverstöße deshalb bewusst in Kauf genommen worden seien.

„Ich glaube, in der Regel war es Zeitdruck, dass ich irgendwo schnell hinmusste oder hinwollte, also dass ich es eigentlich besser hätte wissen können oder müssen, und dass ich deswegen dann eben geblitzt wurde. Ja, es war in der Regel Zeitdruck und damit verbunden halt Stress. Dann achtet man halt, oder achte ich persönlich weniger drauf oder nehme es ehrlicherweise auch bewusst in Kauf, die Geschwindigkeit zu überschreiten.“ (KG-1)

„Ich habe mir immer eingeredet, dass ich Stress habe - was heißt eingeredet, ich meine, es waren zwar teilweise äußere Einflüsse durch den Arbeitgeber, aber die ich mir allzu sehr zu Herzen genommen habe, also die ich mir praktisch zu sehr angeeignet habe und mir den Stress und den Druck auch selber gemacht habe. Du musst das noch schaffen, du musst das noch schaffen, das musst du noch machen und das musst du noch machen – und dann habe ich mir indirekt selber den Stress gemacht und dann eben aufs Gas getreten.“ (EG-30)

Die FES-Teilnehmenden gehen in ihren Ursachenbeschreibungen (vgl. Tabelle 23) häufiger als die Kontrollgruppe darauf ein, dass gut ausgebaute freie Strecken mehr oder minder zur Überschreitung der Geschwindigkeiten verleiteten.

„Wenn im Display steht, dass ich nur 120 fahren darf, dann halte ich mich da ja dran, aber manchmal passiert es – also gerade diese Fahrt da in Mecklenburg-Vorpommern, diese Autobahn, das hat mich auch ein bisschen geärgert, warum

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

man da begrenzt, wenn kein Mensch da ist. Von da oben, also von Heiligendamm nach Berlin zu fahren, da fährt ja kein Mensch eigentlich und das ist eine Riesenautobahn, die sich auch gut fahren lässt, die ist ja noch nicht so alt. Da ist mir das passiert.“ (EG-28)

Ebenfalls etwas häufiger als die Kontrollgruppe nehmen die FES-Teilnehmenden in ihren Ursachenbeschreibungen auf Herausforderungen Bezug, die sich durch die anderen Verkehrsteilnehmenden und den fließenden Verkehr ergeben können.

„Einmal bin ich auf der A3 zwischen Düsseldorf und Köln abstandsmäßig geblitzt worden, aber da war ich in guter Gesellschaft von tausenden von Leuten, also hohes Verkehrsaufkommen und da war, ich sage mal, die Chance, den Abstand zu halten, relativ gering.“ (EG-43)

Wenn auch nur von einzelnen Befragten so doch ausschließlich von FES-Teilnehmenden wurde geäußert, dass man sich zu stark auf technische Hilfen verlassen habe (z. B. Warnsysteme) und dies eine Rolle für den Regelverstoß spielte. Ausschließlich in der Kontrollgruppe finden sich hingegen Ursachenbeschreibungen, die sich vorwiegend darauf stützen, dass der Regelverstoß quasi eine unvermeidbare Angelegenheit sei, die sich durch die Anforderungen des Berufes ergibt.

„Das richtet sich immer nach den Begebenheiten des Außendienstes. Wer viel unterwegs ist, wird eben häufiger geblitzt.“ (KG-38)

Einzelne Befragte aus der Kontrollgruppe nahmen auf Witterungsbedingungen (u. a. Glatteis und nasse Fahrbahn) Bezug, welche bei den FES-Teilnehmenden keine Rolle spielten.

Wenige Unterschiede in der Ursachenzuschreibung bestehen zwischen FES-Teilnehmenden und der Kontrollgruppe im Hinblick auf folgende situative Aspekte:

- Neue oder unübersichtliche Beschilderungen, die (mit) dazu beitrugen, dass die Regeln nicht eingehalten wurden
- Fehlende oder defekte Freisprecheinrichtungen, die dazu führten, dass während der Fahrt telefoniert werden musste
- Eingeschränkte Sicht, z. B. Dunkelheit oder Blendungen durch die Sonne
- Überholmanöver, in deren Folge es zwangsläufig zum Verstoß kommen musste

Tabelle 23: Ursachen des Regelverstoßes

	EG	KG
Weiß ich nicht mehr	1	0
Zurückweisung des Tatvorwurfs	1	4
Situative Faktoren		
Zeitdruck/Stress	16	10
allgemeiner Verkehrsfluss	7	4
gut ausgebaute freie Strecke	5	1
neue, mangelnde oder unübersichtliche Beschilderung	5	5
keine/defekte Freisprecheinrichtung	3	2
Überholmanöver	3	3
technische Fehler/Bedienung	2	0
Sicht (Dunkelheit/Sonne)	2	3
zu lange Fahrten/Strecken	1	0
berufliche Notwendigkeit	0	3
Glatteis/nasse Fahrbahn	0	2
keine situative Ursachenzuschreibung	2	0
Personale Faktoren		
mangelnde Aufmerksamkeit	26	21
persönliche Freiheit/Unverständnis für Vorschrift	11	8
Regelverstoß wird bewusst in Kauf genommen	10	12
mangelnde Fahrpraxis/Selbstüberschätzung/Leichtsinn	4	3
andere Stressoren	3	0
wollte schnell nach Hause	2	3

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

In einzelnen Interviews kam es vor, dass die Befragten zurückwiesen, dass sie den Verstoß, für den sie die Punkte bekamen, tatsächlich begangen hatten. Dies trat in der Kontrollgruppe etwas häufiger auf, ein ähnliches Begründungsmuster wurde jedoch auch von einem FES-Teilnehmer angeführt.

> *„Es war freie Sicht, man hat die Kreuzung einsehen können, ich bin rangefahren, habe an der Haltelinie gebremst, bin langsam weitergefahren, habe an der Sichtlinie noch mal gebremst, da hat man mich rausgewunken und hat gesagt, ich hätte zu wenig an der Halte- oder zu kurz an der Haltelinie gestanden. Was wollen Sie machen, wenn Sie drei Beamte haben und in Widerspruch gehen? Wie Don Camillo gegen die Windmühlen. Okay, also ist es erledigt.“* (KG-23)

> *„Man hat mir vorgeworfen, ich hätte eine SMS geschrieben, das habe ich aber nicht. Ich habe über die Freisprechfunktion des Telefons telefoniert und es dabei in der Hand gehalten.“* (KG-6)

> *„(…) und dann habe ich dreimal wegen Nichteinhalten des Sicherheitsabstandes mit einem Fahrzeug über 7,5 Tonnen einen Punkt bekommen, wovon zwei aber nicht gerechtfertigt waren. Aber ich habe sie trotzdem gekriegt, obwohl ich da einen Widerspruch geschrieben habe, aber dieser Widerspruch ist nicht akzeptiert worden. Es gab keine Messung, wie viele Meter es waren, sondern einfach nur, ‚Sie haben den Sicherheitsabstand nicht eingehalten, 100 Euro, 1 Punkt‘. Das ist mir zweimal an derselben Stelle passiert. Das war für mich eine Dreistigkeit.“* (EG-36)

Insgesamt weisen die Ergebnisse der telefonischen Befragung darauf hin, dass sich die Wahrnehmung und Bewertung der Ursachen für den Regelverstoß bei vielen Teilnehmenden (*n* = 26) durch FES verändert.

> *„Auf jeden Fall. Also ja, auf jeden Fall. Zum einen habe ich mich zu einer deutlich größeren Gruppe hinzugezählt. Also das heißt, gefühlt gibt es wesentlich mehr Verkehrssünder als tatsächlich die Statistik besagt.“* (EG-25)

> *„Vor dem Seminar habe ich eher darüber nachgedacht, dass mich das nervt, wenn Schilder aufgestellt werden. Nach dem Seminar ist mir deutlicher geworden – das mag vielleicht sein, aber das hilft mir nicht wirklich – und wenn doch was passiert und da ist noch deutlich gemacht worden, was alles passieren kann und wie schnell das geht, habe ich gesagt, also, nicht um jeden Preis. Das hat sich dann so peu à peu immer besser gestaltet aus meiner Sicht.“* (EG-38)

> *„Ja, also – ich habe mich nie für einen besonders aggressiven Fahrer gehalten, aber ich habe jetzt so ein paar Sachen einfach noch mal Revue passieren lassen. Erst mal vorweg, das Seminar hat für mich seine Daseinsberechtigung, obwohl ich das am Anfang mal auf mich habe zukommen lassen, nur weil mein Anwalt mir gesagt hat, das ist eigentlich was ganz Gutes, habe ich das dann auch gemacht. Finde ich auch, erzähle ich auch jedem, also wenn mich jemand fragt, dann sage ich, das war was Gutes. War es auch. Es ist auch gut aufgesetzt, es hat wenig - also man muss da niemandem was vorspielen, sondern man kann da freier arbeiten, das hat mir gut gefallen.“* (EG-28)

> *„Ja, also im Kopf tut sich da schon mal ganz viel, dieses Seminar war wirklich sehr nett und war toll – man passt einfach auch mehr auf.“* (EG-31)

Dennoch ist auch zu berücksichtigen, dass ein substanzieller Teil der befragten FES-Teilnehmenden die Frage danach, ob man vor FES anders über die Ursachen gedacht habe, verneint.

> *„Ich würde lügen, wenn ich jetzt sagen würde, ich würde ganz grundsätzlich anders über Regelverstöße denken, weil es ist – auch wenn das jetzt so ist, dass ich diese Punkte habe, nicht ein bewusstes Verstoßen gegen die vorhandenen Regeln gewesen, sodass man sagt, vorsätzlich, sondern wie ich eben beschrieben habe.“* (EG-3)

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

„Nein. Also das ist – ja, es gab da ja auch nicht viel dran zu rütteln. Ich bin da durchgefahren.“ (EG-18)

Dies ist aber nicht damit gleichzusetzen, dass die Teilnehmenden keinen Nutzen aus dem Seminar ziehen. Auch wenn die Ursachenwahrnehmung durch das Seminar nicht verändert wird – vielleicht ja auch, weil bereits zuvor eine realistische, differenzierte Einschätzung bestand – können die Teilnehmenden profitieren.

„Über die Ursachen denke ich nicht anders, aber ich versuche, die Ursachen zu mindern und aufmerksamer zu sein.“ (EG-42)

3.2.2.2 Änderungsmotivation

Bedeutung des Autofahrens im Alltag

In den Gesprächen mit FES-Teilnehmenden sowie auch der Kontrollgruppe wurde deutlich, dass die individuelle Automobilität im Leben der Befragten einen hohen Stellenwert hat (Tabelle 24). Auch wenn insgesamt nur wenige der Befragten berichteten, dass das Autofahren für sie eher wenig Bedeutung hat, so deuten die Ergebnisse dennoch darauf hin, dass die FES-Teilnehmenden eine andere Motivation zur (potenziellen) Veränderung ihres Fahrverhaltens haben als die Personen der Kontrollgruppe. Nur zwei Teilnehmende an FES berichteten, dass das Autofahren in ihrem Leben eher wenig Bedeutung hat. Etwas häufiger wurde dies von Personen aus der Kontrollgruppe berichtet ($n = 7$). Begründet wurde dies damit, dass ausreichend Mobilitätsalternativen zum Auto verfügbar seien oder das Auto nur selten genutzt würde. Teilnehmende an FES, die dem Auto grundsätzlich einen eher geringen Stellenwert in ihrem Leben zuwiesen, begründeten dies ähnlich. Allerdings wurde von beiden Gesprächspartnern der Spaß am Autofahren betont, so dass hier weniger Sachzwänge als eine hohe emotionale Bedeutung des Autofahrens im Vordergrund stehen.

Tabelle 24: Bedeutung des Autofahrens

	EG	KG
gering/eher gering	2	7
hoch/eher hoch	41	36

Die Unterschiede in der motivationalen Ausgangslage zwischen FES-Teilnehmenden und Personen aus der Kontrollgruppe werden vor allem daran klar, dass die Fahrerlaubnis für die Ausübung des Berufes bei FES-Teilnehmenden sehr viel höhere Relevanz hat. Sie benötigen ihren Führerschein häufiger, weil sie selbständig oder im Außendienst tätig sind und Kundentermine wahrnehmen müssen (Tabelle 25). Zwar nahmen auch die Gesprächspartner aus der KG häufig Bezug auf die Bedeutung des Autofahrens im beruflichen Kontext, hier geht es jedoch zumeist um das Zurücklegen der Wegstrecke zur Arbeit – also einen im direkten Vergleich weniger triftigen Grund.

„Beruflich habe ich zwei Versicherungsagenturen, bin selber im Außendienst tätig und bin also ständig mit dem Auto unterwegs.“ (EG-10)

„Ich fahre jeden Tag mit dem Auto zur Arbeit. Ich bin Pendler und brauche das Auto für die Fahrt zur Arbeit.“ (KG-10)

Im Hinblick auf die private Nutzung des Autos (z. B. als Aspekt der persönlichen Freiheit und Mobilität, als Transportmittel für Einkäufe, Freizeitgestaltung oder auch für familiäre Zwecke) unterscheiden sich die Aussagen zwischen Kontrollgruppe und FES-Teilnehmenden weniger. Hier wurde lediglich die Bedeutung des Autos für familiäre Fahrten etwas häufiger von den FES-Teilnehmenden angesprochen.

„Ohne Auto bin ich – es geht nicht, ich habe einen Hund, ich habe meine Kinder in einer anderen Stadt, ohne Autofahren geht gar nicht.“ (EG-31)

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Tabelle 25: Begründungen der Bedeutung des Autos

	EG	KG
Beruflich wichtig		
selbständig/Kundentermine	6	2
Berufskraftfahrer/Taxifahrer/Überführungsfahrer	2	6
Außendienst	11	5
Arbeitsweg	7	16
Privat wichtig		
Transport (z. B. Einkäufe)	7	5
Freiheit/Flexibilität/Unabhängigkeit	10	9
Spaß am Fahren	3	6
keine Mobilitätsalternativen verfügbar	9	10
Freizeitgestaltung	6	8
Familie/Kinder	9	5
Bedeutung gering		
Mobilitätsalternativen vorhanden	2	3
seltene Nutzung des Autos	1	3

Potenzielle Konsequenzen eines Verlusts der Fahrerlaubnis

Dass die motivationale Ausgangslage unterschiedlich ist, wird auch daran deutlich, dass FES-Teilnehmende einen Verlust der Fahrerlaubnis sehr viel stärker mit negativen Konsequenzen assoziieren als die Befragten aus der Kontrollgruppe (vgl. Tabelle 26). FES-Teilnehmende berichten häufiger, dass ihnen eine Ausübung ihres Berufs nicht mehr möglich wäre und gehen häufiger davon aus, dass mit einem Verlust des Führerscheins Einschränkungen ihrer Mobilität verbunden sind. Die Kontrollgruppe sprach etwas häufiger an, dass im Zweifel für sie Möglichkeiten bestünden, auf den öffentlichen Nahverkehr auszuweichen.

Tabelle 26: Konsequenzen eines Verlusts der Fahrerlaubnis

	EG	KG
eher unproblematisch		
Möglichkeit, Alltag zu Fuß oder per Fahrrad zu bewältigen	0	2
Möglichkeit zu wechseln auf gute ÖPNV-Anbindung	2	6
eher problematisch		
finanzielle Mehrbelastung	2	0
familiäre Belastung	1	0
Einschränkungen der Mobilität	6	0
mit Unannehmlichkeiten verbunden/unbequemer	6	4
müsste Wohnort oder Arbeitsort wechseln ohne Führerschein	0	3
könnte Beruf nicht ausüben ohne Führerschein	13	4
angewiesen auf schlechte ÖPNV-Verbindung	0	3

Bedeutung, zukünftig keine neuen Punkte zu bekommen

Mit den Befunden zur Bedeutung der Automobilität und dem Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis einhergehend überrascht es nicht, dass es für die Teilnehmenden an FES wichtiger ist, weitere Punkteauffälligkeiten zu vermeiden.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Zwar geben auch die meisten Interviewpartner aus der Kontrollgruppe an, dass es für sie bedeutsam sei, zukünftige Punkte zu vermeiden, jedoch gibt es in der Kontrollgruppe im direkten Vergleich zur EG deutlich mehr Personen, die keine ausgeprägte Motivation haben, einen erneuten Eintrag im FAER zu vermeiden. So wurde in der Kontrollgruppe häufiger geäußert, dass es mehr oder weniger irrelevant sei, ob ein weiterer Punkt hinzukomme, solange die Fahrerlaubnis nicht konkret gefährdet sei. Dies trifft auf die FES-Teilnehmenden kaum zu. Auch ist die Qualität, mit der die Befragten der Kontrollgruppen begründen, warum eine zukünftige Punkteauffälligkeit vermieden werden soll, schwächer. Angesprochen wurde hier z. B. die Vermeidung von „unnötigen“ Kosten oder auch, dass die Punkteauffälligkeit als persönliches Fehlverhalten wahrgenommen werde, an welches man lieber nicht erinnert werden möchte.

„Es hat mich nicht geschmerzt, es hat mich geärgert, denn ich habe Geld für umsonst ausgegeben. Das mag ich nicht gerne, das mache ich nicht gerne.“ (KG-45)

„Die Punkte sind, auch wenn es noch im Bereich ist, wo es keine Sanktionen mit sich bringt, ein Makel, die einem belegen, auch wenn es keiner weiß, hier hast du etwas falsch gemacht.“ (KG-10)

Eine Rolle spielt selbstverständlich auch für die Kontrollgruppe, dass ein Fahrverbot oder gar eine Entziehung der Fahrerlaubnis vermieden werden soll. Allerdings wird dies im Vergleich zur EG seltener angeführt, was auch damit in Zusammenhang steht, dass die KG im Vergleich zu den FES-Teilnehmenden (selbstberichtet) weniger punktebelastet ist und keine Gefahr des FE-Entzuges besteht. Die höhere Veränderungsmotivation der FES-Teilnehmenden gründet sich insbesondere darauf, dass ein Verlust des Führerscheins vermieden werden soll, und ein Erhalt der Fahrerlaubnis für die Ausübung des Berufs notwendig ist. Zudem wird in einigen Fällen auf die Erlaubnis zur Begleitung im begleiteten Fahren ab 17 Jahren verwiesen (vgl. Tabelle 27).

„Der Führerschein ist notwendig, für den Beruf, für das private Leben, also das [weitere/neue Punkte] kann ich mir nicht leisten.“ (EG-21)

„Meine Tochter will jetzt begleitendes Fahren machen. Aber auch sonst, das [die Vermeidung neuer Punkte] ist mir schon wichtig.“ (EG-23)

Tabelle 27: Begründung für die Wichtigkeit der Vermeidung von Punkten

	EG	KG
eher wichtig	(36)	(32)
polizeiliches Führungszeugnis	1	0
beruflich notwendig	8	0
begleitetes Fahren/Führerschein mit 17	4	1
Vermeidung von Kosten	9	5
Vermeidung von (temporärem) Führerscheinentzug	15	9
Punkte als persönlicher Makel/Hinweis auf eigenen Fehler	6	7
Vermeidung von bürokratischem Aufwand (Behördengänge etc.)	2	1
Verkehrssicherheit	8	6
eher unwichtig	(1)	(9)
hält sich selbst für guten/sicheren/defensiven Fahrer	0	2
irrelevant, solange Führerschein erhalten bleibt	1	6
geringer Stellenwert Automobilität	1	0

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

3.2.2.3 Kenntnisse über sichere Verhaltensalternativen

Annahmen hinsichtlich zukünftiger Verkehrsauffälligkeiten

Die Annahmen der EG und der KG darüber, ob es wahrscheinlich ist, dass sie in Zukunft erneut punkteauffällig werden, unterscheiden sich nicht. In jeder Gruppe zeigte sich etwa die Hälfte der Befragten eher zuversichtlich, dass dies in Zukunft vermieden werden kann, während die andere Hälfte annimmt, dass es vermutlich nicht vermeidbar sein wird, erneut Punkte im FAER zu bekommen.

Insbesondere in der Kontrollgruppe wird die Annahme, dass es auch zukünftig zu Punkteauffälligkeiten kommen kann, damit begründet, dass dies bei der gefahrenen Kilometerleistung oder als Berufskraftfahrer quasi unvermeidbar sei.

> *„Bei der Fahrstrecke, die ich jedes Jahr leiste, ist das fast unumgänglich. Ich fahre zwischen 50.000 und 70.000 Kilometern im Jahr. Ich glaube, da wird es einfach passieren, dass ich auch wieder in bestimmten Situationen nicht hundertprozentig aufpasse und dass da wieder keine groben Verstöße im Sinne von ich rase mit 190 durch eine 80er Zone, aber dass ich tatsächlich die erlaubte Geschwindigkeit um plus/minus 20 km/h überschreite, das könnte wieder vorkommen, ja.“* (KG-35)

Einige Befragte wollen ihre Annahmen hinsichtlich zukünftiger Punkteauffälligkeiten als „gesunden Realismus“ verstanden wissen, dass nämlich trotz aller Bemühungen eine Auffälligkeit nicht grundsätzlich auszuschließen ist.

> *„Kann durchaus sein, also würde ich nicht ausschließen. Es ist immer so, dass mal eine unachtsame Situation da sein kann oder dass man das grundsätzlich nicht ausschließen kann, dass solche Sachen passieren. Also das wäre ein bisschen unverfroren, das zu sagen, dass das nie wieder passieren könnte. Das ist Quatsch.“* (EG-29)

> *„Also ich würde jetzt nicht ausschließen, dass ich gar keine mehr kriege, aber wenn Sie mich jetzt fragen, ob sich an meinem Fahrverhalten signifikant etwas verändert hat, würde ich sagen, dem ist dann schon so.“* (EG-34)

> *„Also das weiß ich nicht genau, aber ich werde alles dafür tun, dass es nicht passiert.“* (EG-38)

Vorstellungen und Strategien, wie eine zukünftige Punkteauffälligkeit vermieden werden kann

Die qualitativen Interviews machen klar, dass sich die Teilnehmenden an FES häufiger und auch intensiver damit auseinandersetzen, wie eine zukünftige erneute Punkteauffälligkeit vermieden werden kann und dementsprechend auch mehr Ideen zu sicheren Handlungsoptionen haben als Personen aus der Kontrollgruppe. Seltener als die KG ($n = 14$) berichteten FES-Teilnehmende ($n = 3$) davon, dass sie keine Überlegungen angestellt hätten, wie sie eine erneute Punkteauffälligkeit vermeiden könnten. Diese Teilnehmenden begründeten dies zum Teil damit, dass sie auch vor dem Seminar bereits „sichere Fahrer“ gewesen seien.

> *„Nein. Also nicht bewusster als vor dem Seminar. Ich achte natürlich darauf, dass ich nicht irgendwie groß zu schnell fahre oder keine Punkte bekomme, aber es ist auch nicht anders als vor dem Seminar.“* (EG-35)

> *„Warum sollte ich? Ich habe 40 Jahre lang keine [Punkte] bekommen. Vielleicht passiert es mir in den nächsten 30 noch mal, dass ich noch mal einen Punkt kriege, kann sein – aber, dass ich meinen Führerschein gefährde, kann ich mir ehrlich gesagt nicht vorstellen.“* (EG-12)

Auch spielt eine Rolle, dass Änderungen nicht als notwendig erachtet werden, solange keine konkrete Gefährdung der Fahrerlaubnis vorliegt. Genau diese Argumentation findet sich häufiger in der Kontrollgruppe. Einhergehend mit der geringeren Änderungsmotivation (und geringeren Punktelast) in der

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Kontrollgruppe, hatten 14 Befragte aus der KG keine Idee dazu, mit welchen Strategien die Wahrscheinlichkeit für eine erneute Auffälligkeit verringert werden kann.

> *„Nein, eine konkrete Strategie habe ich da ehrlich gesagt nicht, nein. Einfach aufmerksam sein immer, was ich eigentlich schon die ganze Zeit mache. Ich fahre ja ungefähr 120.000 oder 150.000 Kilometer im Jahr oder noch mehr, da ist es schwierig, dass man immer korrekt fährt.“* (KG-12)

> *„Dafür ist das Blitzverhalten und mein Fahrverhalten zu ruhig, als dass ich mir groß Gedanken machen müsste dazu. Der Kontostand ist ja auch ein geringer, wenn ich sieben oder sechs Punkte hätte, dann würde ich mir schon anfangen, Gedanken zu machen, aber bei einem Punkt bin ich da ganz entspannt.“* (KG-15)

> *„Ich hatte bisher ja noch nie einen, ich fahre ja schon seit 30 Jahren, das war einmalig, das war vor zwei Jahren zum ersten Mal. Also ich wüsste jetzt nicht, welche Maßnahmen ich noch ergreifen soll, um es zu vermeiden. Ich denke mal, ich fahre vorausschauend genug.“* (KG-17)

Tabelle 28: Entwicklung von Strategien

	EG	KG
aufmerksamer/konzentrierter fahren	23	12
Zeitplanung/Streckenplanung/Terminplanung	15	7
Gelassenheit/Stress reduzieren	14	6
Einhaltung Verkehrsregeln	14	19
techn. Hilfsmittel/neues Auto/Warnanzeigen/Displays etc.	10	7
Tempomat	9	5
Kalkulierte Geschwindigkeitsübertretungen	6	1
Änderungen Fahrverhalten allgemein (langsamer, Abstand etc.)	5	4
Reminder im Auto	4	0
Pausen/Fahrerwechsel bei längeren Strecken	4	2
Handy lautlos/aus dem Sichtfeld/nicht nutzen	3	3
Fahren mit Beifahrer	2	2
Anreizsystem durch Arbeitgeber	1	1
keine	3	14

Die Aussagen der Befragten zu Strategien, die dabei helfen können, eine zukünftige Punkteauffälligkeit zu vermeiden, beziehen sich auf vielfältige Aspekte. Interessant ist, dass die Teilnehmenden an FES ein größeres Spektrum an Strategien ansprachen als Personen aus der Kontrollgruppe (Tabelle 28). Dies betrifft insbesondere Themenfelder, die im Rahmen von FES gezielt bearbeitet werden. So berichten nur FES-Teilnehmende davon, dass sie sich selbst gezielte Erinnerungsanreize zur Bewusstmachung der Absicht zum sichereren Fahren gesetzt haben, z. B. durch einen roten Punkt im Auto.

> *„Also generell ist meine Sensibilität erhöht worden. Ob das das Gespräch mit der Psychologin gewesen ist oder auch mit dem Fahrlehrer, einfach diese Sinnesschärfung, einfach sich einen roten Punkt ins Auto zu kleben so nach der Devise, ‚hey, der rote Punkt, da war mal ein Monat Fahrverbot, muss das wieder passieren, ja oder nein?‘ Und die Frage will ich gar nicht mit einem Ja beantworten. Also ist der rote Punkt für mich innerhalb des Autos ein Hinweis, zu sagen, einmal mehr drauf geachtet ist einmal weniger bezahlt.“* (EG-19)

Interessant ist auch, dass Personen aus der Kontrollgruppe sehr viel häufiger als FES-Teilnehmende eine nur sehr allgemeine Absicht kundtun, sich an die Verkehrsregeln zu halten. Und häufiger als bei den FES-Teilnehmenden ist diese vage Absicht zudem die einzige Strategie zur Vermeidung erneuter Auffälligkeiten.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

„Ganz konkret [Überlegungen]? – Jein, eher so dieses allgemeine, sich halt regelkonformer zu verhalten.“ (KG-36)

„Ich versuche, mich halt an diese vorgegebenen Geschwindigkeitsbeschränkungen zu halten, weil mich das halt ärgert, wenn ich für irgendwas bezahlen muss, was eigentlich sinnlos ist.“ (KG-45)

Zwar nehmen auch FES-Teilnehmende darauf Bezug, dass sie die Absicht haben, sich besser an die Verkehrsvorschriften zu halten. Diese Aussagen stehen jedoch, anders als bei der Kontrollgruppe, eher im Kontext zu weiteren (konkreteren) Strategien oder auch einer differenzierteren Beurteilung des eigenen Verhaltens.

„Sehr rigoros die Geschwindigkeiten einhalten. Sehr rigoros Abstand. Abstand, habe ich mir jetzt so im Hinterkopf, wenn ich zwischen dem vorausfahrenden Fahrzeug und meinem Fahrzeug diese Leitpfosten, diese weiß-schwarzen Pfosten am Rand, wenn ich davon zwei Stück zwischen mir und dem vorausfahrenden Fahrzeug habe, müsste mein Mindestabstand reichen.“ (EG-19)

„Seit dem Verkehrseignungsseminar halte ich mich strikt an die Geschwindigkeitsbegrenzungen und achte auch sehr stark auf meinen Abstand und nutze die technischen Möglichkeiten, die mein Fahrzeug inzwischen bietet, mit Tempomat und automatischer Abstandskontrolle.“ (EG-39)

„Es gibt Regeln, die muss man einfach einhalten, und wenn da steht 30, dann fährst du 30. Vielleicht fährst du noch 35 laut Tacho, und wenn der hinter dir drängelt, weil du so langsam bist oder meint, das geht hier schneller, es geht dich einen Scheißdreck an, mach es einfach. Und du lebst auch ruhiger.“ (EG-7)

Für die FES-Teilnehmenden ist der Aspekt „Aufmerksamkeit beim Autofahren“ zentral. Dieses Thema wird von den FES-Teilnehmenden sehr häufig angesprochen, wenn es um die Pläne geht, eine erneute Punkteauffälligkeit zu vermeiden. Im Vergleich seltener wurde in der Kontrollgruppe berichtet, dass die Absicht bestünde, aufmerksamer, bewusster und konzentrierter zu fahren.

„Ich versuche halt, aufzupassen. Dass mir das passieren kann, ist mir schon bewusster geworden. Es ist zweimal passiert, das hast du nicht richtig wahrgenommen, okay, musst du doch wieder ein bisschen mehr auf die Schilder achten. Ich meine, im Laufe der Jahrzehnte schleicht sich ja auch so ein Gewöhnungsding ein. Ich bin schon jetzt mehr erpicht darauf, auch auf Autobahnen und so, wie schnell man hier jetzt eigentlich fahren darf. Also ich versuche da schon drauf zu achten, dass ich diese ganzen Sachen jetzt auch hundertprozentig mitkriege.“ (EG-12)

„Auch vor dem Fahreignungsseminar ist mir das, wenn ich alleine gefahren bin, sehr häufig passiert. Nach dem Fahreignungsseminar, wo ich dann im Zuge des Fahreignungsseminars mitgekriegt habe, verlass dich nicht aufs Navi, sondern guck halt öfter raus und nachts auf der Autobahn sind manche Schilder unbeleuchtet, habe ich das gemacht. Und beim Alleinfahren das Übersehen von diesen Schildern ist nach diesem Bewusstwerden, sagen wir mal, drastisch runtergegangen.“ (EG-16)

„Ja, doch, eben etwas aufmerksamer sein, vor allem eben auf längeren Strecken.“ (KG-26)

FES-Teilnehmende schildern wesentlich häufiger Überlegungen, die sich auf eine bessere Strecken- und Zeitplanung beziehen – also einem zentralen Thema von FES. Doch auch in der KG werden ähnliche Strategien berichtet.

„Natürlich kann ich meine Kunden beziehungsweise Lieferanten vorher ganz klar informieren, wenn es dann doch knapp wird und nicht dagegen anfahren, was auch meistens kein Problem ist, das entspannt die Sache dann natürlich schlagartig sehr schnell. Jeder weiß um die Situation im Straßenverkehr, wie es manchmal zugehen kann.“ (EG-29)

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

„Ich versuche, mir natürlich auch einen größeren Zeitpuffer einzuplanen, dass ich mir also nicht nur durch dichtes Auffahren einen Punkt ersparen kann, sondern eben auch durch zu schnelles Fahren, was zwar dann immer doch mal passiert, dass man mal ein paar km/h drüber ist, aber natürlich nie so extrem schnell drüber, dass man dann wirklich in den Punktesektor geht oder in ein sehr hohes Bußgeld, dass man einfach lockerer an die Sache herangehen kann, selbst wenn dann mal ein Stau ist, dass man dann nicht gleich danach aufs Gas drücken muss.“ (KG-32)

Der Aspekt Gelassenheit und die Absicht, Stressfaktoren zu reduzieren, wurde ebenfalls in beiden Untersuchungsgruppen angesprochen. Aber auch hier zeigt sich, dass FES-Teilnehmende im Vergleich häufiger von solchen Überlegungen berichten.

„Ich sage mir auch heute noch, wenn ich Auto fahre, ich kann die anderen Autofahrer nicht ändern, reg dich nicht auf, das bringt eh nichts. Denk an deinen Führerschein.“ (EG-13)

„Wie gesagt, dieses Thema Stress und Ruhe, wir haben mit der Psychologin ja auch solche Maßnahmen und Verhaltensweisen überlegt, die man anwenden kann.“ (EG-5)

„Ich bin immer vorsichtiger, ruhiger, also nicht diese Hektik.“ (KG-9)

Im Zusammenhang mit Überlegungen zur Vermeidung künftiger Verkehrsverstöße werden sowohl in der KG als auch der EG verschiedene technische Hilfsmittel (sicherheitsdienliche Fahrzeugtechnik) angesprochen. Als gesonderte Kategorie lässt sich hier das Fahren mit Tempomat herausheben. Tendenziell nahmen die Teilnehmenden an FES häufiger Bezug auf solche Maßnahmen, wobei die Nutzung der technischen Hilfen, insbesondere des Tempomats, auch von anderen Überlegungen begleitet wurde.

„Einmal das mit dem Abstand, ich nutze jetzt penetrant – also die neueren, die moderneren Fahrzeuge haben ja so einen Abstandszähler, wie weit man vom Vordermann weg ist, und der wird halt penetrant im Auge behalten, damit ich ja nicht, also, man kann es nicht vermeiden, dass man mal kurz unter 50 Meter kommt, aber zu 98 Prozent hat man Einfluss darauf.“ (EG-36)

„Ich meine, mein Auto macht das ja auch automatisch, wenn ich das will, halbautomatisch, muss ich dazu sagen. Die Bedienung habe ich nur nicht konsequent genutzt, und das hat sich geändert.“ (EG-38)

„Seit dem Verkehrseignungsseminar halte ich mich strikt an die Geschwindigkeitsbegrenzungen und achte auch sehr stark auf meinen Abstand und nutze die technischen Möglichkeiten, die mein Fahrzeug inzwischen bietet, mit Tempomat und automatischer Abstandskontrolle.“ (EG-39)

„Ich bin gar nicht in der Lage, zu langsam zu fahren. Ich habe mir deswegen angewöhnt, einen Tempomat einzusetzen. Dann kriege ich das halbwegs vernünftig hin. Ohne den kriege ich das überhaupt nicht hin.“ (KG-2)

„Seitdem ich den Ton ausmache und weglege, ist man dann nicht mehr so bestrebt, dann da drauf zu gucken, weil man ja keine Nachricht bekommt.“ (KG-40)

„Tu dein Handy wirklich weg – oder wenn ein Anruf kommt und du weißt, es dauert eh lange (…) du kannst nicht einerseits in einer fremden Stadt fahren mit hunderten Ampelanlagen, tausenden Teilnehmern und dann noch gleichzeitig telefonieren, das geht nicht. Das muss man einfach irgendwann mal einsehen.“ (EG-7)

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

FES-Teilnehmende und Vergleichspersonen nehmen ähnlich häufig Bezug auf:

- Allgemeine Veränderungen des Fahrverhaltens, z. B. die Absicht, größeren Abstand zu halten oder generell langsamer zu fahren
- Die bewusste Vermeidung der Handynutzung während der Fahrt
- Anreize des Arbeitgebers, die zum sichereren Fahren beitragen, z. B. die Übernahmen von Hotelrechnungen oder auch Boni für keine/geringere Punkteverstöße
- Unterstützungen durch Beifahrer, z. B. die Bitte an Beifahrer, aktiv darauf hinzuweisen, wenn man zu schnell fährt
- Die Absicht, bei Erschöpfung oder Müdigkeit nicht mehr Auto zu fahren, oder auch bei längeren Strecken mehr Pausen zu machen und Fahrerwechsel vorzunehmen

Die qualitativen Interviews weisen darauf hin, das FES auch nicht beabsichtigte und mit Blick auf die Verkehrssicherheit sogar potenziell negative Effekte mit sich bringen könnte. FES-Teilnehmende berichteten in den Gesprächen häufiger davon, dass sie nun, vor dem Hintergrund des Wissens aus dem FES, kalkulierte Geschwindigkeitsüberschreitungen begehen bzw. persönliche Toleranzgrenzen definieren. Damit soll eine neue Punkteauffälligkeit vermieden werden, gleichzeitig spricht dies jedoch nicht für eine internalisierte Regelakzeptanz. Dieses Thema findet sich in der Kontrollgruppe im Themenzusammenhang zu Ideen, wie eine zukünftige Punkteauffälligkeit vermieden werden kann, nur im Einzelfall.

> *„Darüber hat meine Frau sich überhaupt nicht gefreut, aber die Erkenntnis, dass ich immer einen Punkt kriege, wenn ich mehr als 20 km/h zu schnell fahre, das wusste ich vor diesem Schulungsseminar überhaupt nicht. Und ich halte mich da sehr konsequent dran, dass wenn ich eine Geschwindigkeitsbegrenzung wahrnehme, was ich in den meisten Fällen tue, aber auch nicht in jedem Fall, das merke ich auch, dass ich dann auf keinen Fall mehr als 20 km/h zu schnell fahre.“* (EG-40)

> *„Ja, also insofern natürlich als ich zum Beispiel in dem Seminar auch gelernt habe, was ich vorher gar nicht wusste, dass ich einen Punkt ja nur kriege, wenn ich mehr als 20 km/h die vorgeschriebene Geschwindigkeit überschreite. Da drunter sind es eben Geldstrafen. Und so habe ich mich relativ pragmatisch so eingerichtet, dass ich zusehe, dass ich auf keinen Fall die Geschwindigkeitsbegrenzung um mehr als 20 km/h überschreite.“* (EG-1)

> *„Hilfreich ist, immer wieder zu sagen, was mir der Fahrlehrer auch sagte, er fährt nie mehr als 3 Stundenkilometer schneller, also diese Toleranzgrenze, das gelingt mir nicht immer, aber das nehme ich mir vor, also nicht 20 Stundenkilometer schneller zu sein, sondern eher maximal diese 10 einzuhalten. Das ist das, was ich glaube, verantworten zu können.“* (EG-22)

Insgesamt deuten die Ergebnisse darauf hin, dass FES Kenntnisse zu sicheren Verhaltensalternativen vermitteln kann bzw. viele der befragten FES-Teilnehmenden in dieser Hinsicht von den Seminaren profitieren konnten. Dies betrifft insbesondere die Themen Zeitplanung, Aufmerksamkeit und den Umgang mit Stress im Straßenverkehr. Kritischer einzuordnen ist, dass FES in einigen Fällen dazu beitrug, Kenntnisse zu vermitteln, die zwar zur Vermeidung weiterer Einträge im FAER beitragen können, nicht aber zu einer sichereren Fahrweise führen.

3.2.2.4 Umsetzung der Strategien im Alltag

Eine besondere Herausforderung bei der Auswertung der telefonischen Befragung besteht darin, die Selbstauskünfte der Befragten zu Kenntnissen und Einstellungen trennscharf von Selbstauskünften abzugrenzen, die konkrete Hinweise auf das Verhalten bieten. Die meisten Befragten gingen davon aus, dass es ihnen im Alltag eher gut gelingt, die selbstberichteten Strategien umzusetzen, die dazu führen sollen, nicht erneut verkehrsauffällig zu werden. In dieser grundsätzlichen Zuversicht unterschieden sich die Teilnehmenden an FES (n = 27) kaum von den Befragten der Kontrollgruppe (n = 25). Dennoch wird deutlich, dass FES-Teilnehmende die Herausforderungen, die sich bei der Umsetzung der eigenen Vorsätze stellen können, stärker reflektierten als die Befragten der Kontrollgruppe

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

(vgl. Tabelle 29). In der KG (*n* = 15) wurde häufiger als in der EG (*n* = 10) berichtet, dass die Umsetzung der Strategien im Alltag gut gelingt und mit keinerlei Schwierigkeiten oder Herausforderungen verbunden sei.

Tabelle 29: Herausforderungen bei der Umsetzung der Strategien

	EG	KG
persönliche Umgewöhnung	12	1
Zeitdruck/Stress/Hektik in der Umgebung	9	2
Geschwindigkeitsbegrenzung bei freier Strecke	8	5
Konzentration/Fokussierung auf Fahren/Verkehr	7	4
andere Verkehrsteilnehmer/allgemeiner Verkehrsfluss	5	5
Herausforderungen (allgemein)	3	0
unübersichtliche Beschilderung	3	1
Terminplanung	2	0

Unterschiede bestehen auch darin, dass die FES-Teilnehmenden auffallend häufig Bezug auf die persönliche Umgewöhnung nehmen und eine Herausforderung darin erkennen, die im Rahmen des FES entwickelten Strategien beizubehalten. Dies deutet tendenziell darauf hin, dass die Hartnäckigkeit von gewohnheitsmäßigem Fehlverhalten realistischer erkannt wird.

„Wie schon gesagt, ich bin zwar dabei, dieser tägliche Prozess, mein Fahrverhalten, dass ich über Jahre gepflegt habe, umzustellen, es gelingt mir nicht immer, ich bin aber stetig dabei, das umzusetzen.“ (EG-30)

„Ich muss ein bisschen aufpassen, dass ich eben nicht – das ist ja relativ, wenn man sich so 30 Jahre lang eingeschliffen hat und immer ganz gut damit durchgekommen ist, dann ist das relativ schwer, der Verführung da nicht mal nachzugeben, man erwischt sich da ab und zu mal bei, aber dann korrigiere ich mich da auch sofort wieder und kriege das eigentlich ganz gut hin zurzeit. Ich hoffe, dass es so bleibt. Mein Ziel ist, dass es so bleibt.“ (EG-10)

Weitere Unterschiede hinsichtlich der wahrgenommenen Herausforderungen bei der Umsetzung der Strategien im Alltag zeichnen sich daran ab, dass die FES-Teilnehmenden es häufiger als herausfordernd wahrnehmen, die sicherheitsorientierten Strategien auch unter widrigen Umständen, insbesondere Zeitdruck und Stress, zu realisieren.

„Ja, überhaupt, es gibt ja auch andere Gründe, die einen in Aufregung versetzen, sei es Streitgespräche oder Termindruck oder berufliche Probleme, also da gibt es schon einige Gründe, warum man nicht entspannt ist, und das ist natürlich gefährlich, denn wenn ich Auto fahre, hat das eine mit dem anderen nichts zu tun und ich muss das eine zurückstellen, damit das andere Vorrang kriegt.“ (EG-42)

Auch sehen die FES-Teilnehmenden mitunter Herausforderungen darin, die Terminplanungen so zu realisieren, wie sie es sich vorgenommen haben.

„Klar ist die Terminplanung immer ein bisschen schwieriger, weil ich ja nicht der einzige bin, der die Termine einhalten muss, da sind ja immer noch andere dran beteiligt. Oftmals sind es eben noch fünf andere und ich alleine, und die fünf müssen ihre Termine dann ja auch noch irgendwie koordinieren. Von daher ist mein Part dann vielleicht der kleinste Part, aber trotz alledem ist der Gesamttermin dann schwierig umzulegen manchmal, das kann natürlich schon sein.“ (EG-29)

FES-Teilnehmende nehmen tendenziell häufiger Bezug darauf, dass es nicht ganz einfach ist, die gewünschte Aufmerksamkeit beim Fahren aufrechtzuerhalten.

„Ja, manchmal fällt es mir schwer, wenn Sie ein interessantes Thema zum Beispiel im Radio hören, dann merke ich schon, dass die Konzentration etwas nachlässt.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Oder, was ich versucht habe oder mir vorgenommen habe, weniger zu telefonieren oder auch Bluetooth auszustellen. Wenn ich das dann mal vergesse und es kommt ein Anruf rein, dann ist man doch manchmal zum Teil etwas mehr abgelenkt als einem lieb ist, das muss ich dazu sagen.“ (EG-15)

Zumindest in der Tendenz nehmen FES-Teilnehmende häufiger Bezug darauf, dass es schwierig sein kann, sich auch bei freier Strecke dazu anzuhalten, die Verkehrsvorschriften voll und ganz einzuhalten.

„Es gibt hier ein paar Orte, die man nicht als Ort eigentlich erkennt. Da denkt man eher, man ist auf einer Art Umgehungsstraße und darf da nur 50 fahren. Das muss ich ganz bewusst sagen, okay, da steht 50, fahr 50. Das verleitet sehr, so ausgebaute Straßen. Und ich sage mal, da wo wir hier leben, da ist auch nicht viel los. Da dann wirklich 50 zu fahren, das fällt dann schon schwerer.“ (EG-18)

„Gerade, wenn die Strecke komplett frei ist und vor mir kein Auto ist, dann wirklich mal das Tempolimit einzuhalten, das ist schon schwierig.“ (KG-32)

Ähnlich häufig wird in der KG und der EG Bezug genommen auf Herausforderungen, die sich durch den allgemeinen Verkehrsfluss und andere Verkehrsteilnehmende ergeben können.

„Aber das Wichtigste ist, man ertappt sich dabei, dass man meint, etwa wie gestern, auf der Bundesstraße, da ist frei, Sonntag, es ist frei, 100, und man sagt, man merkt plötzlich, man fährt mit der Gruppe mit, man ist bei 120. Plötzlich merkt man, eigentlich fährt man 120. Und das mache ich mir bewusst.“ (EG-7)

„Dann, wenn man sich eher an dem allgemeinen Verkehrsfluss orientiert, weil der meistens etwas schneller ist als die erlaubte Geschwindigkeit.“ (KG-31)

Auch unübersichtliche Beschilderungen werden von FES-Teilnehmenden und Kontrollpersonen ähnlich häufig als Herausforderung für die Umsetzung der Strategien im Alltag benannt.

„Ich sage mal, da, wo die Beschilderung sinnvoll und sinnhaft ist, [gelingt es] auf jeden Fall. Man müsste tatsächlich wirklich mal Behörden ins Auto mit einladen und an einigen Stellen mal vorbeifahren und tatsächlich fragen, was das für ein Hintergrund ist, wenn weder eine Baustelle ist noch eine Gefahrenstelle ist – ich weiß es nicht, keine Ahnung. Aber unter normalen Umständen finde ich die Verkehrsführung in Ordnung.“ (EG-43)

Wie erwähnt, lässt sich in den Gesprächsdaten nur schwer differenzieren zwischen den Absichtserklärungen der Befragten und Hinweisen auf konkrete Umsetzungen der Strategien im Alltag. Dennoch weisen die Befunde aus der telefonischen Befragung darauf hin, dass die FES-Teilnehmenden konkretere Beispiele dafür anführen können, mit welchen Verhaltensalternativen Fehlverhalten zukünftig vermieden werden soll (Tabelle 30). In der Kontrollgruppe kam es im Vergleich seltener vor, dass konkrete Beispiele angeführt werden konnten.

Tabelle 30: Hinweise für die Umsetzung von Strategien

	EG	KG
konkrete Hinweise vorhanden	9	0
vage Hinweise vorhanden	22	24
nur unzureichende Umsetzungsstrategien	12	19

Auch nannten die FES-Teilnehmenden insgesamt mehr verschiedene (sinnvoll aufeinander abgestimmte) Vorsätze und Verhaltensweisen. In der Gesamtwürdigung der in den einzelnen Gesprächen getroffenen Aussagen zu Verhaltensänderungen bzw. den genannten Beispielen für veränderte Verhaltensweisen lassen sich bei manchen FES-Teilnehmenden konkrete Hinweise zur Umsetzung sicherheitsorientierter Verhaltensänderungen finden. Hingegen sind die Schilderungen in der Kontrollgruppe ausnahmslos vage oder müssen als eher unzureichende Umsetzungsstrategien gewertet

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

werden, z. B. weil sie zu unkonkret sind, die Maßnahmen zu kurz greifen oder auch eine übertriebene Überzeugung vorherrscht, dass die „Probleme“ nie wieder auftreten könnten.

Beispiele für unzureichende Umsetzungsstrategien und Verhaltensänderungen sind:

„Ganz konkret, jein, eher so dieses allgemeine, sich halt regelkonformer zu verhalten.“ (KG-36)

„Ja, einfach langsamer fahren, aber das kriege ich ja nicht geregelt. Es ist einfach nicht meine Geschwindigkeit. Wenn da irgendwo 70 ist und man kann da 100 fahren, dann fahre ich da meistens, wenn ich nicht ganz konkret drauf achte, auch 100.“ (KG-2)

„Nein, was soll ich verändern? Ich kann das nicht prinzipiell verändern, außer mein Bewusstsein zu schärfen zu dem, was ich Ihnen jetzt alles erzählt habe. (…) Wir sind eine Dienstleistungsgesellschaft und wenn man dazu noch selbständig ist, betrügt man sich ja selber, indem man sagt, meine eigene Arbeitskraft kostet nichts, und da wird jede Zeit genutzt, der Deutsche lebt, um zu arbeiten. Dann sitze ich im Auto und nutze die Zeit eben auch als Arbeitszeit, das heißt, zum Telefonieren, um einfach die hunderttausend Dinge, die man ständig abstimmen muss, vom Schreibtisch ins Auto zu verlegen, was eigentlich theoretisch falsch ist, aber wenn man daran gewohnt ist, kann man das schon beherrschen, durchaus. Aber eben nicht hundertprozentig. 90-prozentig oder 80-prozentig, keine Ahnung. Das soll ja um Gottes Willen kein Maßstab sein, um Gottes Willen nicht, das ist mir schon klar, dass das eigentlich nicht in Ordnung ist. Ich würde auch niemals mit jemandem rumdiskutieren, dass das ja alles kein Problem ist, während der Autofahrt zu telefonieren. Das ist mir völlig klar. In meinem privaten Umfeld kenne ich genügend, wo ich wüsste, dass das nie funktioniert, auch manche Kollegen, die Auto fahren. Man kann so etwas natürlich auch ‚erlernen‘, damit umgehen zu können, aber die Gefahr besteht natürlich, dass man wie ein Automat fährt, und dann passiert eben das, dass man gewisse Schilder übersieht und dann kann es eher mal passieren, dass man irgendwo reinfährt.“ (KG-39)

„Weiß ich nicht, wenn man einen alten Rentner vor sich hat, dann muss man eben in der nächsten Straße wieder Gas geben. Wenn der Rentner in der 50er Zone 30 fährt – bei meinem Job ist natürlich alles mit Terminen verbunden, weil ich auch Kundentermine habe, dann zieht sich das alles bis in den späten Abend rein. Und sobald ich den überholen kann, überhole ich den halt und versuche dann natürlich, wieder Zeit gutzumachen.“ (EG-8)

„Also ich fahre grundsätzlich langsamer, sowieso, grundsätzlich habe ich da jetzt mein Tempo zurückgeschraubt und bin aufmerksamer für Situationen, was weiß ich, wenn Teilnehmer da am Straßenrand sind oder Fahrradfahrer oder Kinder oder so. Mehr fällt mir da jetzt spontan gerade nicht ein.“ (EG-14)

Beispiele für vage Umsetzungsstrategien und Verhaltensänderungen:

„Ich habe zum Beispiel in der Zwischenzeit ein neues Auto oder einen neuen Firmenwagen bekommen und da habe ich zum Beispiel die Verkehrszeichenkennung mir bestellt und eben auch ein Headdisplay, was projiziert wird im unteren Bereich der Windschutzscheibe, weil ich das als sehr nützliche Hilfsmittel ansehe, um sich eben zu konzentrieren, aber auch zu erkennen, welche Einschränkungen es gibt. Weil ich sage ganz ehrlich, manches Mal ist es wirklich sehr schwierig, wenn Sie auf eine Autobahn kommen, konzentrieren sich auf den Verkehr, um einzufädeln und plötzlich stehen da Verkehrszeichen – habe ich die jetzt gesehen, habe ich die nicht gesehen?“ (EG-15)

„Ich habe also zum Beispiel immer einen rot-bunten Kugelschreiber im Auto liegen, der mich immer an meinen Fahrlehrer erinnert und dass ich wirklich jedes Mal, wenn ich ein Schild sehe, oder wenn ich den Kuli sehe, auf ein Schild achte oder

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

generell, dieses Aufmerksam machen wieder, und man macht es hinterher dann automatisch. Man guckt also wirklich. Ich fahre jetzt im Stadtverkehr, wenig nur noch Autobahn und da ist das Verhältnis eben auch anders.“ (EG-31)

„Ja, ich habe so eine schöne Einrichtung in meinem Auto, ich habe so einen Speed-Limiter, andere haben einen Tempomat, also ich habe einen Speed-Limiter und den schalte ich halt ein, wenn ich über Land fahre, damit sowas nicht mehr passiert.“ (KG-42)

Beispiele für konkretere Umsetzungsstrategien und Verhaltensänderungen:

„Dieses Thema Stress und Ruhe, wir haben mit der Psychologin ja auch solche Maßnahmen und Verhaltensweisen überlegt, die man anwenden kann. Einmal ganz klar das Thema, früher losfahren, sich nicht mehr unter Druck setzen lassen, auch in der Terminplanung. Also ich mache meine Termine auch nicht selbst, sondern das macht eine Kollegin, und da sage ich einfach, kein Termin mehr morgens um zehn, sondern lieber um elf, dann spare ich mir den Stau und dementsprechend den Druck, dass ich dann später aufs Gas treten muss, und ich versuche auch, einfach mehr auf den Verbrauch zu achten. Also ich sage mal, für mich war früher immer cool, wie schnell habe ich eine Strecke geschafft? Und habe dann den Verbrauch außen vorgelassen. Und jetzt ist es: Cool, wie schnell habe ich die schnelle Strecke geschafft, mit einem relativ geringen Spritverbrauch? Das ist so mein Trigger und meine Messlatte.“ (EG-5)

„Tu dein Handy wirklich [weg] – oder wenn ein Anruf kommt und du weißt, es dauert eh lange. Du kannst nicht einerseits in einer fremden Stadt fahren mit hunderten Ampelanlagen, tausenden Teilnehmern und dann noch gleichzeitig telefonieren, das geht nicht. Das muss man einfach irgendwann mal einsehen. Es funktioniert nicht, auch wenn man meint, man ist noch so gut, das geht nicht. (…) Zum Beispiel habe ich beim letzten Auto zum Chef gesagt, aus, Schluss, ich will ein Auto haben, wo in der Navigation automatisch gemeldet wird, angezeigt wird, Maximalgeschwindigkeit und ich einstellen kann – das wusste ich, dass es das gibt – das piepst, wenn ich zu schnell fahre. Solche kleinen Details noch als Erinnerung. Dort habe ich auch ein paar Sachen gelernt, das war ein guter Psychologe, da ging es auch um die Themen, warum man das macht. Zum Beispiel – ich fahre jetzt durch eine Stadt, wo extrem viel passiert, mit mehrspurigen Straßen, dass ich mir sage, so, 30 ist begrenzt, links abbiegen verboten – also dass ich mich wirklich bewusst auf die Zeichen konzentriere und die nicht übersehe, sondern einfach bewusst – da kriegt man fast Kopfweh davon, hier darf ich nur geradeaus fahren und rechts abbiegen, hier ist jetzt auf 30 begrenzt, hier ist einfädeln – also das bewusst mir leise selber vor mich hin zu sagen. Solche Sachen habe ich dann gemacht. Aber das Wichtigste ist, man ertappt sich dabei, dass man meint, etwa wie gestern, auf der Bundesstraße, da ist frei, Sonntag, es ist frei, 100, und man sagt, man merkt plötzlich, man fährt mit der Gruppe mit, man ist bei 120. Plötzlich merkt man, eigentlich fährt man 120. Und das mache ich mir bewusst, oder ich habe meinem Ehemann gesagt, du musst mir sagen, wenn ich zu schnell fahre, bewusst eben, da sind 100, mein Gott, dann fährt man eben 110. Also das wirklich bewusst drüber reden. Die Regel ist dafür da, das hat einen Grund, dass da jetzt eine 100 steht. Oder auch wenn da eine 80 oder 70 steht, dann wird das irgendeinen wichtigen Grund haben. Wieso steht jetzt da plötzlich 70? Also das mache ich mir bewusst. Und, ganz wichtig, also für mich wichtig – wenn ich Termine habe, es kommt darauf an, wie weit es weg ist – zum Beispiel, wenn ich plane, zwei Stunden zu fahren, dass ich sage, okay, ich fahre aber schon eine halbe Stunde früher los, um mich nicht unter Druck setzen zu lassen.“ (EG-7)

„Es fällt mir schon von daher leicht, weil die Termine, die ich habe, werden in der Regel alle gemacht und da habe ich die ganz klare Anweisung gegeben, das auch ebenso zu machen, dass ich gar nicht erst in den Stress komme. Und meine Fami-

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

lie ist auch entsprechend geimpft, dass die jetzt auch wissen, dass ich nicht für alles zuständig bin und eben auch manche Dinge nicht schaffe, die sie dann selber regeln müssen.“ (EG-10)

„Seit dem Verkehrseignungsseminar halte ich mich strikt an die Geschwindigkeitsbegrenzungen und achte auch sehr stark auf meinen Abstand und nutze die technischen Möglichkeiten, die mein Fahrzeug inzwischen bietet, mit Tempomat und automatischer Abstandskontrolle. (…) Dadurch, dass ich auch meinen Beruf oder meinen Arbeitgeber gewechselt habe, habe ich mir jetzt dadurch auch mehr Freiheiten erschlossen. Das heißt, ich mache mir meine Termine selber, ich teile mir meinen Tag selber ein. Das heißt, wenn ich einen Termin habe, plane ich vorher meine Reise, weiß, wie früh ich losfahren muss und ich fahre immer – das ist schon eine Faustregel von mir – mindestens eine halbe Stunde früher los, damit ich da noch ein bisschen Puffer habe. Sollte ich aber während der Fahrt aufgrund des Verkehrsaufkommens oder sonst irgendwas erkennen, dass ich nicht pünktlich bin, trete ich nicht aufs Gas, sondern ich informiere den Termin, dass es später wird.“ (EG-39)

Motivation zur Aufrechterhaltung der Änderungen bzw. einer sicherheitsorientierteren Fahrweise

Die qualitativen Interviews weisen darauf hin, dass sich FES-Teilnehmende und Vergleichspersonen im Hinblick auf ihre Änderungsmotivation zugunsten einer sichereren Verkehrsteilnahme deutlich unterscheiden (vgl. Tabelle 31).

Tabelle 31: Motivation zur Einhaltung von Vorsätzen

	EG	KG
begleitendes Fahren/Führerschein mit 17	1	0
Vorbildfunktion für eigene Kinder	1	0
Konsequenzen Führerscheinentzug/Fahrverbot	7	0
Interesse, Kosten/Aufwand zu vermeiden	0	3
Verkehrssicherheit	4	3
Notwendigkeit, den Führerschein nicht zu verlieren	12	2
Interesse, keine neuen Punkte zu bekommen/Punkte abzubauen	7	4
Überzeugung/Grundhaltung	3	2
positive Einstellung/mehr Gelassenheit/weniger Stress	6	2

Ein unterscheidendes Kriterium besteht bereits darin, dass Personen, die an FES teilnehmen, dafür typischerweise einen triftigen (externen) Anlass haben, z. B. ein drohendes Fahrverbot, Einschränkungen in der Ausübung ihres Berufes oder auch das Fehlen der Zulassung zur Begleitung im begleiteten Fahren ab 17. Die Kontrollgruppe ist (selbstberichtet) weniger punktebelastet und seltener besteht eine akute Gefährdung der Fahrerlaubnis aufgrund der Punktezahl.

Vor diesem Hintergrund ist auch zu erklären, dass die Teilnehmenden an FES in den Gesprächen häufiger und auch konkreter Bezug auf ihre Motivation nahmen, ihr Fahrverhalten zu ändern bzw. die in Folge von FES entwickelten strategischen Überlegungen umzusetzen. Das zentrale Motiv besteht im Erhalt der Fahrerlaubnis.

„Ich muss ja den Führerschein behalten, deswegen muss ich ja so fahren.“ (EG-8)

„Bei mir wäre es jetzt so, dass ich sage, denk bitte daran, den Stress willst du nicht ein zweites Mal mitmachen, den Ärger und den Stress. Die Belohnung ist schon groß. Ich habe nicht den Ärger im Auto mit mir selber.“ (EG-7)

„Na, das ist einfach - ich habe entweder oder habe bald wieder 7 Punkte. Mehr brauche ich nicht. Ich meine, wenn der Führerschein mal weg ist, ich hatte 2016

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

zweimal vier Wochen Fahrverbot, das wird ganz schön ätzend mit der Bahn. Es gibt ja Autofahrer, die sagen, ich fahre nicht mit der Bahn und bringen dann alle möglichen Begründungen, dann fragt man, sag mal, wann bist du denn das letzte Mal mit der Bahn gefahren? Ja, das ist schon länger her, 12 Jahre – die wissen gar nicht, wie Bahnfahren heute funktioniert. Ich weiß es, weil ich jedes Jahr mit der Bahn fahre, auch manchmal jetzt noch, wenn ein Auto nicht fertig wird in der Werkstatt oder so, dann fahre ich eben doch mal eine Woche mit der Bahn. Ich weiß genau, worauf ich mich da einlasse, und das ist abschreckend genug, dass ich alles tun werde, um meinen Führerschein zu behalten. Damals, wo es um dieses Fahreignungsseminar gegangen ist, habe ich bereits gesucht wegen der MPUs – ich war mir so sicher, dass ich den Führerschein verliere. Und MPU ist natürlich die totale Hölle, denn da ist ja immer ein langes Fahrverbot und alles Mögliche dran. Das habe ich jetzt bei einem Freund mitgekriegt, der beim Fahrradfahren betrunken erwischt wurde. Fahrverbot, sogar fürs Fahrrad, MPU und ein Jahr lang kein Autofahren. Der ist auf einem Radweg vom Fahrrad gefallen, weil er auf dem Oktoberfest gesoffen hat. Ich wusste nicht, dass das solche Folgen haben kann, aber über ihn kriege ich ja brühwarm mit, wie das ist mit MPU und der muss noch monatlich einen Urin- oder Haartest abliefern oder sowas, weil er darf ja auch nichts trinken in der Zeit. Weil er wegen Trunkenheit – wenn ich nur wegen Schnellfahrens erwischt werde, werde ich wohl keine Urinproben abgeben müssen, aber mein Fahrverbot und die MPU dauern – glaube ich – sechs Monate. Es ist, so wie ich das mitkriege aus Erzählungen, ist das eine stark verstärkte Version des Fahreignungsseminars durch einen ausgebildeten Psychologen und so. Und damals habe ich tatsächlich schon geguckt, wer macht denn das? Es ist für mich eine sehr ernsthafte Situation.“ (EG-16)

Sofern Befragte aus der Kontrollgruppe überhaupt Bezug auf ihre persönliche Motivation nahmen, sicherer Auto zu fahren oder eine erneute Punkteauffälligkeit zu vermeiden, so bezogen sich diese Aussagen eher auf allgemeinere Aspekte wie z. B. die Vermeidung von Geldstrafen, das allgemeine Interesse daran, keine oder weniger Punkte in Flensburg zu haben oder auch darauf, damit einen Beitrag zur allgemeinen Verkehrssicherheit leisten zu wollen.

„Lieber gebe ich das Geld dann abends bei einem Eisbecher oder bei ... noch aus als es an die Behörde zu überweisen, das ist dann doch ganz klar.“ (KG-32)

„Zu Anfang war die Motivation, dass ich drei Punkte schon habe und nicht noch welche dazu kriegen will. Und jetzt ist der Anreiz, die müssen langsam mal weg, und dass keine neuen dahin kommen, wenn ich mal wieder bei null bin.“ (KG-8)

„Primär [geht es mir darum] natürlich abends gesund nach Hause zu kommen, also im ganzen Stück und niemand anderen zu gefährden oder jemand anderen nicht mehr nach Hause kommen zu lassen.“ (KG-11)

„Ich sage einfach, ich möchte bewusst ordentlich am Verkehr teilnehmen, dass ich mich nicht gefährde und dass ich andere nicht gefährde.“ (EG-2)

Bedeutung von Belohnungen zur Aufrechterhaltung der in FES entwickelten Veränderungsstrategien

Nur zwei FES-Teilnehmende berichteten, dass sie sich während oder in Folge des FES eine spezifische Belohnung überlegt hatten, die sie bei der Aufrechterhaltung ihrer Änderungsvorsätze unterstützen soll. Eine dieser Personen konnte sich nicht mehr genau an die gesetzte Belohnung erinnern, so dass sehr wenige Hinweise vorliegen, die die Bedeutung von Belohnungen stützen könnten.

„Die Belohnung ist eigentlich im täglichen Geschehen schon da. Es ist dieser verminderte Stressfaktor und natürlich kann man sich vielleicht auch mal ein schönes Hotel auf der Zwischenreise aussuchen und dann hat man auch ein bisschen Belohnung natürlich, wenn man sowas dann einplant.“ (EG-29)

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Bedeutung von Belohnungen für die Umsetzung und Aufrechterhaltung der Veränderungsstrategien

Die Rückmeldungen der FES-Teilnehmenden weisen stark darauf hin, dass die „Belohnung“ vorrangig darin wahrgenommen wird, dass man sicherer am Straßenverkehr teilnimmt und vor allem darin besteht, die Fahrerlaubnis behalten zu können, diese nicht zu gefährden oder andere negative Konsequenzen, die sich aus ihrem Punktestand ergeben, vermieden werden können. Weiterhin wird mehrfach geschildert, dass eine sicherheitsorientierte Fahrweise weitere Vorteile mit sich bringt, die als Belohnung wahrgenommen werden – ohne, dass diese explizit als solche verstanden werden. Zusammenfassend lässt sich daher festhalten, dass die Motive, aus welchen Personen an FES teilnehmen (z. B. Vermeidung eines Fahrerlaubnisentzugs, Wunsch, die Eignung als Fahrbegleiter zu erhalten) gleichermaßen den Anreiz bilden, aus dem eine Verhaltensänderung für sinnvoll erachtet wird bzw. aufrechterhalten werden soll.

> *„Für mich ist es eigentlich Belohnung genug, dass ich das erkenne, da so bisschen gelassener und lässiger zu sein, das finde ich super, das gefällt mir, das reicht mir als Belohnung vollkommen. Ich brauche da nicht noch einen Anreiz.“* (EG-1)

> *„Sagen wir es mal so, die Belohnung war eigentlich, dass ich die Möglichkeit hatte, meinen Sohn im begleiteten Fahren betreuen zu dürfen, weil ich das als sehr wichtig erachte, dieses begleitete Fahren, und ihm eigentlich auch so ein bisschen als Positiv-Negativ-Beispiel dienen konnte, was eben halt passiert, wenn man eben halt keinen Führerschein hat für vier Wochen, der war ja für vier Wochen weg, beziehungsweise welche auch finanziellen Einschränkungen man hat. Ich habe mich aber jetzt nicht in der Form belohnt, dass ich mir irgendetwas Positives oder Gutes getan habe.“* (EG-15)

> *„Ja, das wurde angesprochen, aber dazu habe ich überhaupt keine Beziehung gefunden. Wie soll ich mich belohnen? Für mich ist die Einhaltung der Verkehrs-, also eigentlich geht es ja immer nur um die Geschwindigkeitsregeln. Für mich ist das nichts, wofür ich belohnt werden muss, sondern hier geht es um ganz konkrete Gefahrenabwehr, denn den Führerschein zu verlieren, macht mir das Leben bedeutend schwerer und reduziert möglicherweise mein Einkommen und das muss ich vermeiden. Da brauche ich keine Art von Belohnung.“* (EG-16)

Mit diesen Ergebnissen einhergehend sind die Einschätzungen der FES-Teilnehmenden zur grundsätzlichen Sinnhaftigkeit von Belohnungsanreizen ebenfalls eher zurückhaltend. Etwa die Hälfte der befragten FES-Teilnehmenden äußerte sich zustimmend, dass Belohnungsanreize grundsätzlich sinnvoll sein können, um die Veränderungen besser in den Alltag integrieren zu können bzw. konnte sich vorstellen, dass Belohnungsanreize unter bestimmten Voraussetzungen (die in der Regel nicht auf die eigene Person zuträfen) sinnvoll sein können.

> *„Weil es dann auch einen positiven Anreiz hat und es nicht nur um das Vermeiden von Strafen oder von Unfällen geht, sondern positiv etwas erreichen. Das kann ich mir schon vorstellen, ja.“* (EG-26)

> *„Ich glaube, das ist von Typ Mensch zu Mensch verschieden. Es gibt solche, die brauchen das eventuell, sich für irgendwas zu belohnen. Ich habe das nicht gebraucht, ich habe das nicht gemacht.“* (EG-23)

Ebenfalls etwa die Hälfte der befragten FES-Teilnehmenden betrachtete Belohnungen als Anreiz zur Aufrechterhaltung der Vorsätze als weniger bis überhaupt nicht sinnvoll.

> *„Nein. Eigentlich nicht. Also wenn ich keinen Punkt mehr bekomme und so fahre, dass ich keinen Punkt bekomme, ich denke mal, das ist die größte Belohnung für mich selber, dass ich sage, toll, du hast aufgepasst.“* (EG-31)

> *„Nein. Hätte ich aber auch jetzt komisch gefunden. Also wenn ich mir vornehmen müsste, nicht mehr bei Rot durch die Ampel zu fahren, das wäre doch ein Witz, weil, das habe ich jetzt wirklich nicht vor, das noch mal zu machen. Da brauche ich keinen Anreiz für. Das ist für mich eine Selbstverständlichkeit.“* (EG-18)

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Bedeutung der Hausaufgaben für die Umsetzung und Aufrechterhaltung der Veränderungsstrategien

Die Bedeutung der Hausaufgaben für die Umsetzung von Veränderungsstrategien lässt sich aus den Ergebnissen der telefonischen Interviews nicht eindeutig beurteilen (Tabelle 32). Einige Teilnehmende konnten sich an die Hausaufgaben nicht erinnern, so dass keine vertiefenden Fragen dazu gestellt werden konnten ($n = 6$); einzelne Befragte äußerten sich widersprüchlich im Hinblick auf den Nutzen ($n = 3$).

Tabelle 32: Bedeutung der Hausaufgaben

	EG
Eher hilfreich	23
Wenig hilfreich	11
Bedeutung unklar	3
kann sich nicht an Hausaufgaben erinnern	6

Etwa die Hälfte der FES-Teilnehmenden beschrieb die Hausaufgaben als grundsätzlich hilfreiches Element. Dabei wurde jedoch nur selten konkret Bezug auf den Zusammenhang zwischen Hausaufgaben und Verhaltensänderungen oder auch der Aufrechterhaltung der Änderungsvorsätze genommen. Die Aussagen zur Bewertung der Hausaufgaben verblieben oftmals eher allgemein.

> *„Und ich denke mal die Hausaufgaben haben da auf alle Fälle ihren Teil mitgetan. Auch wenn ich mich jetzt im Moment nicht an irgendeine spezielle Hausaufgabe erinnern kann selber. Zu lange her scheinbar.“* (EG-25)

> *„Auf jeden Fall habe ich die Hausaufgaben recht ernst genommen. Ich habe die sogar mit meiner Frau besprochen. Wir sind die zusammen durchgegangen. Das war schon, ja, was für eine Rolle – eine wichtige Rolle, sage ich mal so.“* (EG-11)

Sofern die Bedeutung der Hausaufgaben näher ausgeführt werden konnte, sahen die Teilnehmenden häufig einen Nutzen im Hinblick auf die Anregung zur Selbstreflexion ($n = 18$) oder auch zur Vermittlung von Kenntnissen und der Auffrischung von Wissen ($n = 5$):

> *„Ja, also weil ich ja gezwungen war dadurch, mich einfach noch mal zu beschäftigen auch mit der Ursachenfindung, also warum, in welchen Situationen kommt es denn vor, dass ich zu schnell fahre. Und ja, das hat mir geholfen.“* (EG-1)

> *„Sie haben mich ein bisschen aufgefrischt. Ich hatte ja vorher schon das Gespräch mit dem Fahrlehrer, da haben wir schon sehr viele Themen besprochen und auch durchdiskutiert und dann die Hausaufgaben erst im Anschluss gemacht. Das war dann noch mal eine Vertiefung, da waren zwei, drei Aha-Erlebnisse dabei, dass ich gesagt habe, den Führerschein habe ich jetzt vor fast 35 Jahren gemacht, einige Dinge waren nicht mehr präsent, insofern war das ganz gut, da das eine oder andere aufzufrischen.“* (EG-43)

Einige FES-Teilnehmende nahmen die Hausaufgaben insgesamt eher als wenig hilfreich wahr ($n = 11$).

> *„[Haben die Hausaufgaben eine Rolle gespielt bei der Umsetzung der Vorsätze?] Eigentlich relativ wenig. Das waren Hausaufgaben für mich und die wurden nicht kontrolliert. Ich hätte auch mit nichts wiederkommen können und hätte sagen können, ja, moin.“* (EG-8)

> *„Nein, haben sie nicht, weil ich die auch nur, sage ich ganz ehrlich, nur mit einem halben Auge gemacht habe.“* (EG-45)

> *„Ob man die gebraucht hat, weiß ich jetzt nicht.“* (EG-7)

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Unabhängig von der Nutzenbewertung berichteten die meisten FES-Teilnehmenden, dass sie bei der Bearbeitung der Hausaufgaben keine Schwierigkeiten hatten ($n = 29$). Die wenigen ($n = 6$), die von Schwierigkeiten berichteten, nahmen zum Beispiel auf Folgendes Bezug:

> *„Das ist sehr trocken gewesen. Und sehr trocken, wie ich gesagt habe, man ist nicht zurechtgekommen, und da weiß man ja eigentlich, sowas behält man schwierig im Kopf. Wenn es nicht Spaß macht, dann behält man es sich nicht im Kopf.“* *(EG-7)*

> *„Schwierigkeiten gab es eigentlich nur – ich weiß jetzt gar nicht, ob es eine Hausaufgabe gewesen ist, bei diesen technischen Berechnungen mit Bremsweg, Geschwindigkeit usw., da kann ich mich noch dran erinnern, da hatte ich einfach ziemlich große Probleme. Und ich glaube, auch bei dem Fragebogen, den ich bekommen habe, waren auch wieder so zwei, drei Fragen, wie viel längeren Bremsweg haben Sie, wenn Sie eine doppelte Geschwindigkeit oder irgendwie so etwas haben – das, muss ich ganz ehrlich sagen, habe ich nicht parat, hätte ich auch heute nicht parat. Jede Frage, würde ich schätzen.“* *(EG-15)*

3.2.2.5 Bewertung von FES

Nutzenbewertung

Die Ergebnisse weisen darauf hin, dass die Teilnehmenden FES insgesamt positiv bewerten. Die meisten Teilnehmenden gehen klar davon aus, dass ihnen das Seminar dabei hilft, zukünftig keine neuen Punkte zu bekommen ($n = 35$). Nur wenige äußerten sich in dieser Hinsicht unsicher oder gingen davon aus, dass ihnen das Seminar eher wenig gebracht hat (jeweils $n = 4$).

In der Kontrollgruppe gehen weniger Befragte davon aus, dass die Teilnahme an einem Seminar über sicheres Verkehrsverhalten hilfreich sein kann, um zukünftige Punkte zu vermeiden ($n = 12$). Hier herrscht die Annahme vor, dass ein solches Seminar keinen Mehrwert mit sich bringt ($n = 25$). Einige Befragte aus der Kontrollgruppe äußerten sich mit Blick auf den potenziellen Nutzen eines Seminars zur Vermeidung zukünftiger Punkte unentschlossen ($n = 6$). Das Urteil, dass ein Seminar über sicheres Verkehrsverhalten wenig hilfreich sei, um eine zukünftige Punkteauffälligkeit zu vermeiden, gründet sich in der Kontrollgruppe häufig auf die Annahme, dass man selbst nicht zur Zielgruppe solcher Maßnahmen zähle ($n = 18$) (vgl. Tabelle 33).

Tabelle 33: FES hilft nicht, weil …

	EG	KG
Zweifel an Zugehörigkeit zur Zielgruppe	2	18
Zweifel an Verhaltenswirksamkeit/Verkehrssicherheitsrelevanz	6	15
Risikofaktoren/Verkehrsregeln bekannt	5	10
situative Faktoren verantwortlich gemacht werden	1	0
als „Abwehrmaßnahme“ in laufenden Prozessen ungeeignet	1	0
Verzicht auf Autofahren/zu geringe Nutzung	0	1
„konkurrierende“ Angebote	0	2

Diese Einschätzung geht auch damit einher, dass der aktuelle Punktestand als so gering wahrgenommen wird, dass ein Seminar aus Perspektive der Befragten wenig Relevanz hat. Von den FES-Teilnehmenden äußern sich nur einzelne ähnlich und begründen ihre Meinung, dass FES für sie persönlich nur wenig gebracht hat damit, dass sie – im Gegensatz zu den anderen Teilnehmenden – eher sichere Fahrer oder „untypische Fälle“ seien.

> *„Nee, glaube ich nicht, dass ich da was Neues draus ziehe. Ich habe, wie gesagt, den einen Punkt. Ich habe jetzt keinen Punkt wegen überhöhter Geschwindigkeit*

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

oder irgendwelchen anderen Sachen, dass ich nur herumrase. Alles gut. Ich bin ein einfacher Familienvater, ich fahre, glaube ich, recht normal, hoffe ich.“ (KG-16)

„Wenn das jetzt ein Fahrsicherheitstraining wäre, wo ich mich in verschiedenen Situationen mit dem Fahrzeug anders verhalten könnte, dann ja. Aber jetzt einfach ein Training, dass ich mehr aufmerksam bin oder so, bräuchte ich ehrlich gesagt nicht.“ (KG-14)

„Ja, gut, ich denke, das kann schon sein [dass FES hilft, zukünftige Punkteauffälligkeiten zu vermeiden]. Ja, will ich nicht ausschließen, weil ich da jetzt einfach viel verstärkter drauf achte. Aber so schlimm kann es ja nicht gewesen sein, wenn man 40 Jahre keinen gehabt hat. Und wenn man dann zwei angesammelt hat und das alleine, diese zweimal 100 Euro, die haben mich schon so geärgert, dass ich schon sowieso darauf geachtet habe. Ich glaube nicht, dass das Seminar das jetzt verstärkt hat, das hat mich noch mal über 500 Euro gekostet, das tat jetzt noch mal richtig weh. Im Grunde rausgeschmissenes Geld, ich habe es wirklich nur für meine Tochter gemacht. Also die Punkte an sich haben mir eigentlich als rote Laterne schon gereicht. Da habe ich schon gedacht, so komm, das passiert dir jetzt nicht noch mal (…) Und dann stellte sich nach einem Jahr raus, jetzt musste ich diesen Scheißkurs machen, damit ich begleitet fahren kann. Gut, dann habe ich das halt noch mal gemacht. Aber, ja, ich hätte sowieso keine Punkte mehr gesammelt, definitiv nicht. Dafür ist mir das Geld zu schade. Auch 100 Euro für einen Punkt. Also für mich reicht die Strafe. Wenn einer acht Punkte gesammelt hat – das Problem ist, dass ich, glaube ich, nicht die typische Zielgruppe bin.“ (EG-12)

Außerdem äußern die Befragten aus der Kontrollgruppe häufig (und deutlich stärker als die FES-Teilnehmenden) Zweifel daran, dass ein Seminar einen wirksamen Effekt auf das Fahrverhalten hat bzw. einen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten kann.

„Aber wenn ich jetzt mich anschaue, ich habe jetzt 19 Jahre den Führerschein und meine Punkte sind überwiegend bisher immer wegen zu schnellem Fahren. Ich weiß nicht, was mir da ein sicheres Training zeigen muss, dass ich langsam fahre. Das meine ich damit. Also grundsätzlich finde ich das gut, ich glaube, das sollte es schon geben. Aber wenn ich jetzt mich anschaue, denke ich nicht, dass es mir was hilft. Ich bin kein langsamer Fahrer, nein.“ (KG-34)

„Entweder ist es dein Fahrstil und du gehst darauf ein oder bist bereit, etwas zu ändern, dann bringt dir auch ein Punkt in Flensburg schon was. Wenn du nicht bereit bist, was zu ändern, dann bringt dir auch so ein Kurs nichts. Deswegen, glaube ich, würde der nichts bringen.“ (KG-41)

„Weil ich nicht glaube, dass es etwas bringt. Man hat einen natürlichen Verlauf, in jungen Jahren fährt man automatisch etwas schneller, da kann ich nur mehr Präsenz von der Öffentlichkeit und der Polizei einfordern, auch wenn man mich öfter eben rausgeholt hätte, aber mit den Jahren wird man automatisch ruhiger beim Fahren, von daher kann ich nur für mehr Präsenz durch die Polizei entsprechend das wünschen und einfordern, und weniger Verwaltung, mehr Präsenz durch die Polizei bei Verkehrsverstößen. (KG-15)

Die negativen Einschätzungen der Kontrollgruppe zur Wirksamkeit eines Seminars gehen auch häufiger damit einher, dass sich die Befragten bereits gut genug über die Risikofaktoren, Verkehrsvorschriften oder auch sicheres Fahren informiert fühlen und sich daher keinen Zugewinn an Information aus einem solchen Seminar erwarten. Demgegenüber berichteten die FES-Teilnehmenden seltener, dass sie sich der Ursachen ihres Fehlverhaltens bewusst genug waren oder auch gut genug über Verhaltensalternativen informiert waren und deswegen wenig von FES profitierten.

„Also spontan würde ich nein sagen, denn ich bin mir dessen ja bewusst, dass das nicht richtig ist, was ich mache.“ (KG-36)

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

„Also ich glaube, das kann einem nicht großartig was anderes beibringen als das, was man in der Fahrschule schon gelernt hat über sicheres Fahren.“ (KG-41)

Neben den systematischen Unterschieden in den Begründungen, warum ein Seminar wie FES wenig hilft, um zukünftige Verkehrsauffälligkeiten zu vermeiden, unterscheidet sich auch die Qualität der Aussagen dazu, warum ein solchen Seminar helfen kann (Tabelle 34).

Tabelle 34: Begründung für die Wirksamkeit von FES

	EG	KG
Anregung zur Selbstreflexion/zu bewussterem Fahren	29	5
Vermittlung neuer Handlungsansätze/Lösungsvorschläge	8	6
Wissen vermitteln/auffrischen	8	9
grundsätzlich sinnvoll	7	14
zusätzliche „Strafe“ durch zeitlichen/finanziellen Aufwand	4	1
Kritische Reflexion Verkehrsregeln	4	0
Punkteabbau	2	0

Während in der Kontrollgruppe kaum konkrete Aussagen zum Nutzen solcher Seminare gemacht wurden, richten sich die Argumentationen der FES-Teilnehmenden vor allem auf den Beitrag des Seminars zur Erhöhung der Selbstreflexion und Anregung zu einem bewussteren Autofahren. Auch sprechen die FES-Teilnehmenden explizit den Nutzen der Seminare zur kritischen Reflexion der Verkehrsregeln an, während dieses Thema in der Kontrollgruppe spontan nicht geäußert wird.

„Das kann immer helfen, denke ich schon.“ (KG-17)

„Ja, ich weiß nicht, ob ich es unbedingt brauche, aber schaden tut so ein Seminar bestimmt nicht. Aber ob das unbedingt immer sein muss – es ist eine Kopfsache, bin ich immer der Meinung.“ (KG-8)

„Helfend ist auf jeden Fall, dass man sich das noch mal bewusst macht, wie fahre ich, wie kann ich bestimmte Situationen vermeiden, wie kann ich auch für mich selber etwas Gutes tun, dass das Autofahren etwas stressfreier wird?“ (EG-2)

„Einfach, weil ich mal die Möglichkeit hatte, mit jemandem darüber zu sprechen, über mögliche Ursachen zu sprechen, das ein bisschen zu vertiefen. Ich glaube, das hilft schon. Andersrum gesagt: Ohne das Seminar hätte ich vielleicht so im alten Trott weiter gewurschtelt. Ich glaube, das war schon ganz gut.“ (EG-26)

„[FES hilft, zukünftige Punkte zu vermeiden] weil diese Teilnahme mein Bewusstsein geschärft hat für Verkehrssituationen, für Geschwindigkeitsbegrenzungen. Weil ich bewusster mich im Verkehr bewege.“ (EG-1)

Für die sehr allgemeinen, eher unspezifischen Annahmen der Kontrollgruppe über die Vorteile eines solchen Seminars spricht auch, dass hier häufiger angenommen wird, dass die Seminare primär auf die Vermittlung von Informationen und Kenntnissen zielen und damit der „Auffrischung von Wissen“ dienen.

„Natürlich ist das so wie bei allem, eine Auffrischung tut immer gut, theoretisch. Das ist ja mit vielen anderen Dingen im Leben genauso. Wenn man das auffrischt, dann ist das Bewusstsein geschärft, keine Frage.“ (KG-39)

„Es ist auch noch mal eine schöne Auffrischung, was man mal gelernt hat. Zumal sich da von meinem Führerscheinbeginn bis jetzt ja vieles geändert hat und ich glaube, so manch einer bräuchte da auch eine Auffrischung, um da für sich selber noch mal zu organisieren, wie und was man dann am besten macht beim Autofahren oder vor dem Autofahren.“ (KG-40)

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Als weiteres Argument für den potenziellen Nutzen von Seminaren wurde angeführt, dass die Teilnahme an einem Seminar als solches und der damit verbundene finanzielle Aufwand eine „gerechte oder zusätzliche Strafe“ sei, und diese (negative) Erfahrung allein schon dazu beitragen könnte, dass Veränderungen des Fahrverhaltens eintreten. Solche Argumente wurden von FES-Teilnehmenden etwas häufiger angeführt als von der Kontrollgruppe.

> *„Und ich möchte sagen, diese Teilnahme, das ist halt eine Frage des Bewusstseins, wie man das – also ich finde, das hilft mir, es hilft mir, mich daran zu erinnern, ‚scheiße, das war ganz schön teuer‘ – die ganze Geschichte hat ja fast 1.000 Euro gekostet. Und die vier Wochen Fahrverbot, das war schon belastend. Dieses Eignungsseminar hilft auch, sich daran zurückzuerinnern.“* (EG-6)

> *„Sicher [hilft ein Seminar], weil es schmerzhaft für die Menschen ist, sich Zeit zu nehmen und es wahrscheinlich gravierendere Folgen hat für den Alltag als ein Punkt, der abstrakt ist. Von daher denke ich, dass gerade die, die in den Grenzbereich kommen, vielleicht empfindlicher und schneller ihr Fahrverhalten ändern, wenn anstatt Punkten Folgen kommen, finanziell oder in Form von eben solchen Schulungen. Also das empfinde ich unangenehmer, Zeit herzugeben, als irgendwo einen Punkt zu wissen.“* (KG-13)

Einzelne FES-Teilnehmende sahen den Nutzen des Seminars auch allein darin, dass es den gewünschten Nutzen mit sich bringt – nämlich den intendierten Punkteabbau. Dieser Aspekt wurde in der Kontrollgruppe nicht benannt.

Selbstberichtete Effekte von FES

In den Interviews mit FES-Teilnehmenden finden sich weitere Hinweise darauf, in welcher Weise und in welchen Bereichen die Teilnehmenden von den Seminaren profitieren. Eine besondere Stärke von FES besteht darin, die Teilnehmenden zur Selbstreflexion anzuregen. Einzelne FES-Teilnehmende berichteten sehr dezidiert von der Auseinandersetzung mit kritischen Situationen oder auch den Ursachen ihres verkehrsauffälligen Verhaltens.

> *„Zum Beispiel Autobahnbaustellen waren ein Problem. Ich dachte immer, rechts fahren die Lkw und ich muss links überholen, und manchmal ging es da verdammt eng zu. Ich bin ein guter Autofahrer, ich komme da durch – das ist ein Schmarrn, man ist ständig unter Stress gestanden, weil der Lkw, es ist so eng, plötzlich ist es stehengeblieben, der Lkw-Fahrer ist vielleicht mal links rübergekommen oder mir ist es zu eng geworden und da bin ich jetzt so, dass ich sage, komm, lass es, das ist es nicht wert, fahr rechts, fahr einfach zwischen den Lkw und im Endeffekt – das ist ja auch immer die Tatsache gewesen, egal, wie schnell man gefahren ist oder nicht gefahren ist, sehr viel schneller ist man auch nicht angekommen, wenn da eine Baustelle war, auch wenn sie 5 Kilometer lang war – irgendwo habe ich den, der mich links überholt hat, ja doch noch irgendwo wieder vorne gesehen, das heißt, vielleicht ist er fünf, sechs Wagenlängen weitergekommen oder zehn, aber auch nicht weiter.“* (EG-7)

> *„Weil ich da mir eben so bisschen selber auf die Spur gekommen bin. Und es ist einfach so, dass ich ... Ich mag gerne Herausforderungen, eigentlich überall, auch im Sport und so. Und so eine Baustelle, wenn die Fahrspuren enger werden, wenn vielleicht auf der rechten Spur noch ein LKW fährt, das hab ich eben eher so spielerisch oder begreife ich im Grunde spielerisch als eine Herausforderung. Und da ich meistens mit relativ kleinen Autos unterwegs bin, habe ich auch in der Baustelle immer eine Chance, sagen wir mal, ja, den einen oder anderen Stundenkilometer gut zu machen. Und da ... genieße ich es dann einfach, auch wenn's eng wird, das genau abzuzirkeln, eben doch noch vorbeizufahren und da brauche ich aber erhöhte Konzentration aufs Fahren. Und deswegen habe ich da oft die Geschwindigkeitsbegrenzungen gar nicht wahrgenommen oder eben auch nicht ernst genommen, weil ich dachte, ‚Komm in einer Baustelle, was soll das, ist ja nur temporär, da wird auch nicht geblitzt‘.“* (EG-1)

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

„Schon alleine die Psychologin hat mir damals gesagt und das war echt auch eine Erkenntnis, ‚wenn Sie vorschriftsmäßig fahren, brauchen Sie auch nie Angst haben, dass Sie erwischt werden, dass dann irgendwann mal ein Brief ins Haus kommt und drinsteht ‚wieder mal ein Punkt' oder ‚wieder zu schnell' oder ‚wieder eine Geldstrafe'. Das ist ja schon einfach mal praktisch, wenn man das verinnerlicht, darauf zu achten, dass alles hinhaut, dann ist es so, wie man war halt einkaufen und muss nicht damit rechnen, dass man beim Klauen erwischt wurde, sondern man war halt einfach nur einkaufen. Genauso ist das natürlich schon ein wichtiger Punkt." (EG-25)

Weitere Aussagen weisen darauf hin, dass einzelne FES-Teilnehmende durch das Seminar und insbesondere durch den verkehrspsychologischen Teil eine höhere Regelakzeptanz entwickelten.

„Für mich war das Gespräch mit der Psychologin sehr wichtig, weil die mir noch mal klar und deutlich vor Augen geführt hat, erstens, was passieren kann, und zweitens auch, warum diese Schilder an bestimmten Stellen stehen, dass das schon auch seine Gründe hat, wenn dann da zum Beispiel Einfahrten sind oder Seitenstraßen einbiegen oder sowas. Für mich hat das das total verändert, dass ich sehr viel bewusster darauf achte, auch wirklich bewusster weiß jetzt, wo Schilder stehen, weil ich eben mehr darauf achte, und dann auch wirklich, wirklich – das ist jetzt nicht gelogen – wirklich mich daran halte seit diesem Seminar." (EG-14)

Einhergehend mit dem Befund, dass die FES-Teilnehmenden häufiger von Veränderungen in ihrer Zeitplanung berichteten, nahmen sie auch Bezug darauf, dass ihnen durch FES bewusster wurde, welche Möglichkeiten sich aus einer verbesserten Zeitplanung ergeben können.

„Ja, also natürlich ist es so, dass diese ganzen Sachen, die man da verinnerlicht beziehungsweise besprochen hat, diese Terminplanungssache haben wir da eben sehr genau unter die Lupe genommen und das hilft natürlich im täglichen Leben." (EG-29)

Bewertung des verkehrspädagogischen und des verkehrspsychologischen Teils von FES

Zu berücksichtigen ist, dass der Leitfaden der telefonischen Befragung der FES-Teilnehmenden keine spezifischen Fragen zur Bewertung der einzelnen Teilbausteine von FES enthielt. Die Spontanäußerungen weisen aber darauf hin, dass die Teilnehmenden den verkehrspsychologischen Teil besonders positiv bewerten: Wenn über die Erfahrungen aus FES berichtet wird, wird in der Regel auf die Gespräche mit den Verkehrspsychologen Bezug genommen – und dies ausschließlich positiv hervorgehoben ($n = 18$).

„Was mir persönlich was gebracht hat, waren die Gespräche mit dem Verkehrspsychologen, weil die auch relativ zwanglos waren und da einfach auch die Sichtweise geändert wurde, wie man darauf gucken kann. Ich finde es immer noch nicht gut, wenn an Stellen teilweise geblitzt wird, wo es eben sehr verführerisch ist. Aber auf der anderen Seite muss natürlich gewährleistet sein, dass der Verkehr so zu funktionieren hat, dass das eben in den Geschwindigkeiten auch einzuhalten sind – das ist mir mittlerweile klar." (EG-10)

„Ich fand die Thematik mit der Verkehrspsychologin – oder Psychologe, je nachdem, bei mir war es jetzt eine Frau – sinnvoller als diese Termine in der Fahrschule, muss ich wirklich sagen. Das in der Fahrschule war ganz interessant, mal wieder so ein Auffrischungsding, ist ganz cool, aber das hat meine Verhaltensweise nicht geändert, muss ich wirklich sagen. Für mich waren entscheidend diese zwei Sitzungen mit der Psychologin." (EG-5)

„Ich muss dazu sagen, dank der Psychologin, das Gespräch mit der Psychologin, die zweimal 75 Minuten, hat mir extrem die Augen geöffnet." (EG-13)

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Etwas seltener sprachen die FES-Teilnehmenden von sich aus den verkehrspädagogischen Teil an. Sofern auf die Seminarteile in den Fahrschulen Bezug genommen wurde, sind diese Rückmeldungen zum Teil positiv ($n = 7$), zum Teil aber auch eher kritisch ($n = 4$).

> *„Dann die Fahrschule, die das Seminar wirklich auch interessant gestaltet hat und uns auch anhand von Fallbeispielen gezeigt hat, was passieren kann, in welchen Situationen, wo man meint, man könnte dort schnell fahren.“* (EG-9)

> *„Das mit der Fahrschule, das – also aus meiner Sicht – da habe ich, glaube ich, nicht von profitiert. Wenn Sie da eine ausländische, amerikanische Seltenfahrerin haben, die ihre Kinder in die Schule fährt und sonst nichts und dabei die Ampel überfährt, und wenn Sie dann einen Rentner, Handwerksmeister haben, der einen Punkt hat und den abarbeiten will – kein Witz, das war so! Da gibt es Leute, zu denen kann ich überhaupt keine Relation aufbauen. Das hat mir nichts gebracht.“* (EG-16)

In diesem Zusammenhang wies ein FES-Teilnehmer darauf hin, dass die Umsetzungsqualität eine zentrale Rolle dabei spiele, ob FES die intendierten Wirkungen mit sich bringen kann oder nicht:

> *„Eine andere Sache ist, rein was die Sinnhaftigkeit dieser Geschichte angeht, ich kann nur zwei Sachen sagen, ich hatte eine fantastische Fahrlehrerin und echt gute Gespräche mit der Psychologin. Insofern hat das echt weitergeholfen. Hängt, finde ich, sehr stark auch an der Qualität der handelnden Personen.“* (EG-34)

Kritik an FES

Einige Teilnehmende brachten in den Interviews auch Kritik an FES an. Wiederum ist zu berücksichtigen, dass es sich um Spontanäußerungen der Befragten handelt und keine expliziten Fragen nach Kritik und Verbesserungsvorschlägen gestellt wurden. Häufigster Kritikpunkt waren die mit der Teilnahme verbundenen Kosten ($n = 7$).

> *„Ich finde es ein Stück weit merkwürdig, um nicht zu sagen, fast schon unverschämt, wenn man die Gebühren für die ganze Geschichte sieht, Sie gehen zu so einem Seminar, zahlen einmal 350 Euro beim Fahrschullehrer, dann bezahlen Sie noch mal 300 Euro beim Psychologen für jeweils zwei Veranstaltungen sozusagen oder für zwei Treffen, dann muss ich wirklich sagen, ich kann mir sowas leisten, das ist das, was mich sozusagen wütend macht an der Stelle, wo ich sage, was macht eigentlich Ottonormalverbraucher, der 650 Euro ausgeben soll, um einen Punkt abzubauen?“* (EG-34)

> *„Also, erst mal habe ich einen Widerstand gehabt, weil die viel mehr Geld verlangt haben als jeder andere Psychologe und das ist so, wo man sagt, nicht nur, dass die Strafe da ist und das, wieso muss das auch noch teurer sein? Also Leute, die wissen, dass sie das anbieten, weil sie ein Zertifikat haben, können einfach mehr Geld verlangen. Das ist nicht schön.“* (EG-22)

Damit einhergehend äußerte ein Teilnehmer auch Kritik am Verhältnis von Kosten und Nutzen.

> *„Also ich würde schon sagen, dass es hilfreich ist, aber Aufwand und Nutzen stehen in keinem guten Verhältnis.“* (EG-2)

Diese Aussagen korrespondierten auch damit, dass ein geringerer Umfang als ausreichend empfunden wurde.

> *„Ja, das alles etwas konzentrierter, gut, von mir aus zweimal, einmal Hausaufgabe und dann noch mal auswerten, hätte sicherlich gereicht.“* (EG-2)

Erwähnung fand auch, dass es für die Teilnehmenden mitunter mit Herausforderungen verbunden war, die FES-Angebote bzw. Anbieter zu finden ($n = 3$).

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

„Das größte Problem ist, da, wo ich wohne, die meisten Fahrschulen, die man von der Führerscheinstelle vorgeschlagen bekommt, die machen das nicht mehr. Und man hat ja auch nur eine gewisse Zeit, um das zu absolvieren, wenn man es freiwillig machen möchte. Das war ein bisschen Stress, weil dann wird man quasi ein wenig unter Druck gesetzt, von Pontius zu Pilatus zu rennen und sich da irgendwas aus dem Ärmel zu schütteln. Da stehen zehn Fahrschulen drauf und die ersten, die ich angerufen habe, die haben alle gesagt, sie machen das schon lange nicht mehr. Das ist dann halt was, was nicht so schön ist.“ (EG-36)

Weitere Einzelaussagen bezogen sich …

- darauf, dass ein Punkterabatt nur alle fünf Jahre gewährt wird.

  „Das einzige, was mir wirklich sehr recht wäre, ist, wenn man das öfter machen könnte als alle fünf Jahre, weil das vielleicht gar nicht so schlecht wäre. Aber das will der Gesetzgeber so.“ (EG-16)

- auf den Wunsch nach mehr Anschauungsmaterial bzw. Praxisbeispielen.

  „Ich glaube, wenn zum Beispiel – was weiß ich – so Statistiken auch vielleicht bildlich noch einmal an mich herangetragen werden. Was weiß ich: Wie viele Unfallverletzte, Tote pro Jahr wodurch verursacht werden, also vielleicht untermalt mit Bildmaterial, wenn noch einmal genau an Beispielen geschaut wird, was wäre anders gelaufen, wäre man auch nur 10 km/h zu viel gefahren und eben nicht 20. Oder was passiert in der Zone 30? Also einfach mit so Beispielen, wo das noch einmal so andere Sinne angeht außer nur die Theorie.“ (EG-4)

- auf wahrgenommene Mängel in der Angebotstransparenz.

  „Mein Vorschlag wäre, ich weiß es auch nicht, ich habe mir oft gedacht immer, was hätte ich besser gemacht, wenn ich verantwortlich wäre für diesen Test? Die Firma, die das ausführt, da geht es ums Geld. Die wollen nichts falsch machen. Aber das ist ein leidiges Thema. Das ist einerseits eine Behörde, die Stadt XY, wo ich das beantragen muss, das ist eine typische Behörde. Ich darf mir dann selber jemanden aussuchen, wo ich die Prüfung mache. Dann habe ich mir gedacht, wissen Sie, wenn ich so diese Fachleute, wo ich es noch freiwillig gemacht habe, habe ich natürlich den Fahrlehrer gefragt, wo soll ich den machen, bei wem, dann gibt es den […], dann gibt es in […] die […], und da wird einem geraten, die sind gut, die sind schlecht oder da fallen mehr durch als bei den anderen. Da habe ich gesagt, gibt es denn auch ein paar gerechtere Lösungen, sage ich mal so, dass das alles gleich ist? Weil wenn das alles so wäre, wie die mir erzählt haben, dann haben vier verschiedene Parteien mir erzählt, welche gut ist und welche schlecht ist, wo ich hingehe.“ (EG-7)

- auf den Wunsch nach (noch) mehr verkehrspsychologischer Beratung.

  „Ich würde als Verbesserung, so mein Eindruck, da mag sich vieles unterscheiden, aber ich fand die Thematik mit der Verkehrspsychologin sinnvoller als diese Termine in der Fahrschule, muss ich wirklich sagen. Das in der Fahrschule war ganz interessant, mal wieder so ein Auffrischungsding, ist ganz cool, aber das hat meine Verhaltensweise nicht geändert, muss ich wirklich sagen. Für mich waren entscheidend diese zwei Sitzungen mit der Psychologin. (…) Ja, also ich sage mal, ich kann da jetzt auch nur von mir ausgehen, aber wenn ich ein Schild sehe, wo 130 draufsteht, dann weiß ich, wenn ich 140 fahre, fahre ich zu schnell. Da bringt mir niemand was Neues bei. Es ist sicherlich nicht schlecht, das zu machen, aber vielleicht kann man das reduzieren und das andere erhöhen, weiß ich nicht. Aber so hätte es für mich, glaube ich, mehr gebracht.“ (EG-5)

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

4 Legalbewährung

Autoren: Tobias Hundertmark & Mike Kühne

4.1 Datengrundlage

4.1.1 Fahreignungsregister

Die Register des KBA dienen der Erfüllung administrativer Aufgaben und sind für diese ausgelegt.[8]

Im FAER werden Entscheidungen von

- Fahrerlaubnisbehörden,
- Staatsanwaltschaften,
- Gerichten und
- Bußgeldstellen

erfasst. Sie beziehen sich auf

- Entziehungen, Versagungen und Neuerteilungen von Fahrerlaubnissen,
- Maßnahmenstufen nach dem FEBS, sowie und das mit erheblichem Anteil
- Ordnungswidrigkeiten und Straftaten.

4.1.1.1 Registerpflichtige Verstöße und Dunkelfeld

Die registerpflichtigen Delikte (Straftaten und Ordnungswidrigkeiten) sind abschließend in der Anlage 13 zu § 40 FeV aufgeführt. Darüber hinausgehende Verstöße finden nur bei einer negativen FE-Maßnahme, wie z. B. einer Entziehung der Fahrerlaubnis oder einem Fahrverbot Eingang in das FAER. Der Fokus liegt auf Verstößen von gewisser Schwere, die vom Gesetzgeber als relevant für die Verkehrssicherheit eingestuft werden. Eine erhebliche Zahl an Verstößen ohne (direkten) Einfluss auf die Verkehrssicherheit findet keine Berücksichtigung im Register.

Neben der Beschränkung auf verkehrssicherheitsrelevante Verstöße gibt es im Bereich des Verkehrsverhaltens eine weitere Ursache für eine Unterschätzung der Verkehrsverstöße bei Verwendung des FAER. Eine Vielzahl von Verstößen wird begangen, ohne dass Verwaltung, Polizei oder Justiz davon Kenntnis erlangen. Dieses sogenannte Dunkelfeld ist aus vielen Bereichen devianten Verhaltens bekannt. Taten werden beispielsweise nicht beobachtet (nächtliche Trunkenheitsfahrt auf einer Landstraße), nicht (rechtzeitig) verfolgt oder Personen zu Unrecht freigesprochen. Allerdings weisen Untersuchungen darauf hin, dass sich daraus in Bezug auf das VZR keine grundlegende Beeinträchtigung ergeben hat (vgl. z. B. MEYER, 2010, S. 67 ff.). Da die Reform nicht auf Veränderungen im Überwachungsverhalten oder der Verfolgung abzielte, kann davon ausgegangen werden, dass die Erkenntnisse auch für das FAER weiter Gültigkeit besitzen.

Zudem unterliegen im gewählten Studiendesign (vgl. Kapitel 4.2) alle beobachteten Personen den gleichen Rahmenbedingungen, so dass Verzerrungen aufgrund des Dunkelfelds für alle Untersuchungspersonen gleichermaßen gelten und deshalb die Interpretierbarkeit der Ergebnisse nicht negativ beeinflusst wird. In Bild 5 sind die wesentlichen Gründe für (Nicht-)Eintragungen ins FAER dargestellt. Festzuhalten bleibt, dass eine vollständige Beobachtung des devianten Verkehrsverhaltens nicht möglich ist, da weder alle Verstöße entdeckt werden, noch alle entdeckten Verstöße registerpflichtig sind.

[8] Hieraus ergeben sich einige Besonderheiten und Restriktionen für die Auswertung der Registerinhalte.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

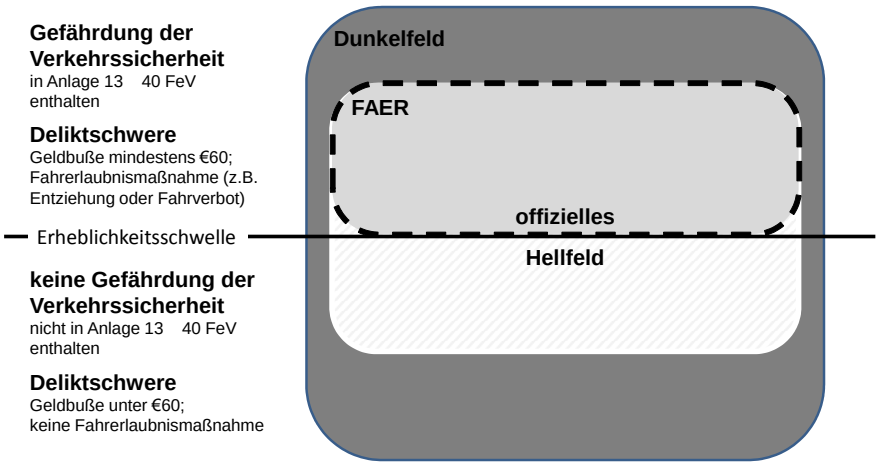


Bild 5: Eintragungen im FAER

4.1.1.2 Tilgung

Die im FAER eingehenden Informationen werden nicht dauerhaft, sondern lediglich für eine vorab definierte und in § 29 Abs. 1 StVG festgelegte Zeitspanne, die sogenannte Tilgungsfrist, gespeichert. Mit Ablauf dieser Frist wird die Eintragung aus dem FAER entfernt. Je nach Art der Eintragung liegt die Speicherdauer zwischen 2,5 und 10 Jahren[9] und beginnt mit dem Datum, an dem die Entscheidung rechtskräftig wird. Ordnungswidrigkeiten bleiben dabei 2,5 Jahre gespeichert, soweit sie mit einem Punkt versehen sind oder lediglich aufgrund eines ausgesprochenen Fahrverbots ins FAER aufgenommen wurden. Bei zwei Punkten beträgt die Speicherdauer für Ordnungswidrigkeiten fünf Jahre. Straftaten, die zu einer Entziehung der FE oder einer isolierten Sperre[10] führen bleiben für 10 Jahre im FAER registriert, andere Straftaten für fünf Jahre. Verwaltungsbehördliche Entscheidungen werden in der Regel für fünf Jahre (beispielsweise Meldungen zu absolvierten FES), bei Entziehungen oder Versagungen[11] der FE für 10 Jahre, gespeichert.

Im VZR konnte ein neu eingetragenes Delikt die Tilgung eines Älteren aufschieben. Diese sogenannte Tilgungshemmung wurde im Zuge der Reform abgeschafft. Mit Einführung des FAER wird jede neue Eintragung für sich betrachtet. Bis 3. Mai 2019 gelten jedoch noch einige Übergangsbestimmungen. Diese beziehen sich unter anderem auf die Tilgungshemmung bei Verstößen, die vor dem 1. Mai 2014 eingetragen wurden.

4.1.2 Zentrales Fahrerlaubnisregister

Das Zentrale Fahrerlaubnisregister (ZFER) wurde 1999 eingerichtet, um die in Deutschland erteilten Fahrerlaubnisse der EU-einheitlichen Klassen A bis E und der nationalen Klassen L und T[12] zentral zu speichern und über diese Auskunft zu erteilen. Darüber hinaus werden Informationen zu

- der Probezeit bei Fahranfängerinnen und Fahranfängern,
- Fahrerlaubnissen zur Fahrgastbeförderung,
- Dienstfahrerlaubnissen der Polizei, Bundespolizei und Bundeswehr,
- Fahrlehrerlaubnissen und Dienstfahrlehrerlaubnissen von Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern sowie
- Berechtigungen von Kraftfahrsachverständigen, Prüferinnen und Prüfern sowie Prüfingenieurinnen und Prüfingenieuren

gespeichert (§§ 49 bis 58 FeV; §§ 48 bis 63 StVG).

[9] Einzelne Eintragungsarten haben keine eigene Tilgungsfrist, bspw. die Ermahnung/Verwarnung nach dem FEBS.
[10] Isolierte Sperren können gegen Personen, die nicht im Besitz einer FE sind, ausgesprochen werden (§ 69a Abs. 1 StGB). Innerhalb der Sperrfrist kann die Person dann keine FE erhalten.
[11] Die Erteilung einer Fahrerlaubnis wird versagt, wenn bei der Antragstellerin oder dem Antragsteller körperliche, geistige oder charakterliche Mängel vorliegen, die eine Erteilung ausschließen oder er/sie die Fahrerlaubnisprüfungen nicht besteht.
[12] Ab 19. Januar 2013, vorher M, L, S und T

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

4.1.3 Informationen zu Maßnahmenstufen und besuchten Seminaren

Die Zahlen zu den Maßnahmenstufen im Mehrfachtäter-Punktesystem und im FEBS können der Tabelle 35 entnommen werden. Die Angaben zum VZR sind auf Basis von Stichprobendaten hochgerechnet worden. Die Zahlen des FAER bilden den vollständigen Zugang ab. Das Jahr 2014 wird aufgrund der unterjährigen Reform getrennt ausgewiesen. Die seit Mai 2014 ans FAER gemeldeten Ermahnungen und Verwarnungen schwanken im beobachteten Zeitraum. Die Zahl der Entziehungen[13] aufgrund des Erreichens der Punkteschwelle beträgt demgegenüber relativ konstant etwa 4.000 pro Jahr.

Tabelle 35: Maßnahmenstufen

Jahr	1. Maßnahmenstufe	2. Maßnahmenstufe	3. Maßnahmenstufe
	Verwarnung	*Anordnung ASP*	*Entziehung (≥ 18 Pkt.)*
2013[1)]	163.000	22.000	4.000
2014[1) 2)]	58.000	7.000	2.000
	Ermahnung	*Verwarnung*	*Entziehung (≥ 8 Pkt.)*
2014[3)]	96.007	23.746	1.619
2015	160.470	43.621	4.023
2016	161.468	31.255	4.166
2017	195.788	36.629	3.975

[1)] Stichprobendaten, hochgerechnet
[2)] 1. Januar bis 30. April
[3)] 1. Mai bis 31. Dezember

Die bis Ende 2017 absolvierten FES können der Tabelle 36 entnommen werden. Es ist ein kontinuierlicher Anstieg im Zeitverlauf zu beobachten. Berücksichtigt werden muss dabei, dass die neue Maßnahme erst im Mai 2014 eingeführt wurde und die Zahlen für 2014 dadurch auf lediglich acht Monaten beruhen.

Tabelle 36: Absolvierte FES in den Jahren 2014 bis 2017

	2014	2015	2016	2017
FES mit Reduzierung	562	2.366	2.834	3.523
FES ohne Reduzierung	70	149	193	182
Insgesamt	632	2.515	3.027	3.705

Für das Zugangsjahr 2013 liegen zusätzlich Zahlen zur freiwilligen Teilnahme am Aufbauseminar und verkehrspsychologischen Beratungen vor. Neben 18.471 freiwillig besuchten ASP wurden 3.458 verkehrspsychologische Beratungen an das VZR gemeldet. Insgesamt liegen die Werte der besuchten Maßnahmen im Mehrfachtäter-Punktesystem über den Werten des FEBS. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein Vergleich nur eingeschränkt möglich ist. Das ASP war weniger kostenintensiv und die Punkterabatte für freiwillige ASP anteilig höher. Während beim ASP bis zu vier von 18 Punkten erlassen wurden, ist es beim FES nur einer von acht Punkten.

[13] Ausgewertet werden nur unanfechtbare Entziehungen. Die sofort vollziehbare Entziehung als noch anfechtbarer Verwaltungsakt bleibt unberücksichtigt.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

4.1.4 Zahlen vor und nach der Reform

Der Bestand des FAER bzw. des VZR unterliegt in Zusammensetzung und Umfang Schwankungen. In Tabelle 37 sind die Bestände des FAER/VZR für die Jahre 2008 bis 2017 (jeweils zum 1. Januar) nach Geschlecht aufgegliedert. In diesem Zeitraum ist der Anteil an Frauen im Register nahezu durchgängig gestiegen. Zwar sind immer noch mehr als dreiviertel der registrierten Personen männlich, aber ihr Anteil ist von ungefähr 78,5 Prozent auf 76,3 Prozent gesunken.

Insgesamt ist eine Zunahme der registrierten Personen bis 2013 festzustellen. Von 9,045 Millionen Personen sinkt die Zahl auf knapp 8,6 Millionen im Jahr 2016. 2017 ist ein deutlicher Anstieg auf über zehn Millionen im FAER registrierte Personen zu erkennen. Im Wesentlichen ist dies auf die veränderten Tilgungsfristen für Ordnungswidrigkeiten ab dem 1. Mai 2014 zurückzuführen (siehe S. 67). Durch die Anhebung von zwei auf zweieinhalb Jahre ist – anders als in den vorangegangenen Jahren – ein erheblicher Anteil der im Vor-Vor-Vorjahr (hier: 2014) eingegangenen leichteren Verstöße noch nicht getilgt. Ähnliche Zahlen sind für den Bestand zum 1. Januar 2018 zu erwarten.

Tabelle 37: Im VZR/FAER eingetragene Personen am 1. Januar der Jahre 2008 bis 2017 nach Geschlecht[1)]

Jahr	Männer	Frauen	Insgesamt [2)]
2008	6.749	1.842	8.593
2009	6.926	1.943	8.870
2010	6.981	1.966	8.951
2011	6.958	2.013	8.975
2012	6.986	2.015	9.004
2013	7.002	2.040	9.045
2014	6.828	2.015	8.849
2015	6.661	1.965	8.630
2016	6.596	1.990	8.589
2017	7.704	2.392	10.099

[1)] Quelle: KRAFTFAHRT-BUNDESAMT (2018d)
[2)] Einschließlich Personen ohne Angabe zum Geschlecht

Eine weitere Entwicklung im FAER bzw. VZR lässt sich in Tabelle 38 ablesen. Die Zahl junger Personen im Register nimmt ab, sowohl absolut als auch relativ. Die der Älteren nimmt, auch in Jahren mit insgesamt rückläufiger Tendenz, zu. Ab 2015 sind mehr als zehn Prozent der im FAER registrierten Personen 65 oder mehr Jahre alt.

Tabelle 38: Im VZR/FAER eingetragene Personen am 1. Januar der Jahre 2008 bis 2017 nach Alter[1)]

Lebensalter in Jahren	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
bis 17	17	17	12	12	13	10	10	7	6	6
18 bis 24	933	918	955	914	924	881	818	767	725	790
25 bis 44	4.186	4.273	4.183	4.136	4.023	3.967	3.866	3.713	3.689	4.284
45 bis 64	2.753	2.908	3.009	3.105	3.219	3.308	3.281	3.237	3.233	3.870
65 und mehr	696	754	791	806	819	875	872	902	931	1.138
Insgesamt[2)]	8.593	8.870	8.951	8.975	9.004	9.045	8.849	8.630	8.589	10.099

[1)] Anzahl in Tausend, hochgerechnet (Quelle: KRAFTFAHRT-BUNDESAMT, 2018e)
[2)] Einschließlich Personen ohne Angabe zum Lebensalter

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

4.2 Studiendesign

Um den Erfolg (zum Unterschied von Erfolg und Wirksamkeit in diesem Kontext siehe u. a. WINKLER, JACOBSHAGEN & NICKEL, 1988) einer Maßnahme anhand der Legalbewährung beurteilen zu können, gibt es verschiedene Untersuchungsdesigns. Ziel in dieser Studie ist es, insbesondere den Effekt der Teilnahme an einem FES auf das Verkehrsverhalten zu untersuchen und andere Einflüsse dabei auszuschließen oder konstant zu halten. Aufgrund der Fragestellung dieses Forschungsprojekts können keine vollständig zufällige Stichprobenziehung und keine zufällige Zuordnung in Experimental- und Kontrollgruppe (Randomisierung) zur Sicherung der externen und internen Validität erfolgen. Die Analyse der Legalbewährung findet deshalb anhand eines quasi-experimentellen Kontrollgruppendesigns statt. Die Zuweisung zur Experimentalgruppe (EG) ergibt sich aus der Teilnahme an einem FES in einem bestimmten Zeitraum. Die Kontrollgruppe (KG) setzt sich demgegenüber ausschließlich aus Personen zusammen, die nicht an einem FES teilgenommen haben.

4.2.1 Experimental- und Kontrollgruppe

Der Besuch eines FES führt zur Aufnahme in die Experimentalgruppe, wenn dieser im Rekrutierungszeitraum erfolgte und die Person die Einschlusskriterien erfüllt. Neben dem Besuch eines FES können allerdings auch weitere Faktoren Einfluss auf das sich an die Maßnahme anschließende Verhalten im Straßenverkehr haben. Da eine Randomisierung zur Kontrolle dieser Aspekte nicht erfolgen kann, wird auf die Zusammensetzung der Kontrollgruppe bewusst Einfluss genommen, um die interne Validität zu steigern. Grundlage für die Auswahl der Probanden der Kontrollgruppe ist die Verteilung der relevanten Einflussfaktoren in der Experimentalgruppe.

Ziel ist es, sowohl in der Experimental- als auch der Kontrollgruppe eine Strukturgleichheit der Probanden in den relevanten Faktoren herzustellen. Dafür wird ein Matching durchgeführt. Zu einer Person in der Experimentalgruppe werden Personen für die Kontrollgruppe rekrutiert, die in den Ausprägungen der relevanten Faktoren identisch sind. Jede Person in der Experimentalgruppe besitzt eine bestimmte Anzahl an „Zwillingen“ in der Kontrollgruppe mit den gleichen Eigenschaften. Die Empfehlung für das Verhältnis der Personen in der Experimentalgruppe im Vergleich zur Kontrollgruppe beträgt 1:10 (RUDINGER et al., 2014).

Die Experimentalgruppe bilden die Personen, die ein FES zwischen dem 1. Mai 2014 und dem 30. April 2015 besucht haben und zum Abschluss des Seminars einen Wohnsitz in Deutschland hatten. Dieses FES musste bis zum 30. April 2016 an das FAER gemeldet worden sein. Die Anzahl der erfolgreich absolvierten FES ist stetig gestiegen. Allerdings lagen diese insbesondere bei der Einführung im Jahr 2014 auf einem niedrigen Niveau (vgl. Tabelle 36). Um trotzdem eine ausreichend große Anzahl an Probanden für die Experimentalgruppe zu gewinnen, ohne den Zeitraum der Rekrutierung unverhältnismäßig auszuweiten, wurde im Studiendesign eine Verzugszeit berücksichtigt. Dieser zusätzliche Zeitraum ermöglicht es, auch Personen in die Experimentalgruppe aufzunehmen, deren Mitteilung über die erfolgreiche Teilnahme am FES im Zeitraum zwischen dem 1. Mai 2014 und dem 30. April 2015 durch Meldeverzug das FAER vergleichsweise spät erreichen (vertiefend dazu Kap. 4.2.6.2). Für die Kontrollgruppe gelten die folgenden Ein- und Ausschlusskriterien:

- Es muss ein Zugang an das FAER zwischen dem 1. Mai 2014 und dem 30. April 2016 erfolgt sein,
- der sich auf ein Ereignis zwischen 1. Mai 2014 und 30. April 2015 bezieht.
- Die Personen müssen einen Wohnsitz im Inland haben und dürfen zum Beobachtungsbeginn keine Entziehung der Fahrerlaubnis haben.[14]

4.2.2 Annahmen zur Teilnahme und zur erneuten Auffälligkeit

Die Teilnahme an einem FES ist mit Kosten und Zeitaufwand verbunden. Es besteht durchaus Grund zur Annahme, dass unterschiedliche Aspekte einen Einfluss auf die Entscheidung für eine freiwillige Teilnahme haben können. Beispielsweise können rationale Abwägungen der Vor- und Nachteile

[14] Da bei FES-Teilnehmenden davon auszugehen ist, dass diese im Besitz einer gültigen FE sind, wird mit diesem Kriterium die Zusammensetzung von EG und KG ebenfalls weiter angeglichen.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

relevant sein. Unter Umständen ergeben sich auch besondere individuelle Motivationen für die Teilnahme. Dazu stehen aktuell wenig Informationen zur Verfügung (vgl. Kapitel 2.5).

Allerdings lassen sich hinter den einzelnen Beweggründen der Teilnahme Zusammenhänge mit dem Verkehrsverhalten und damit einhergehend auch Unterschiede in der Legalbewährung vermuten. Es lassen sich sowohl Anlässe zur Teilnahme vermuten, die tendenziell eher positive Auswirkungen auf die Legalbewährung besitzen als auch Motivlagen, die eher negativ auf die Legalbewährung wirken. Exemplarisch werden vier potentielle Gruppen von Seminarbesuchern und dazugehörige Annahmen zum Einfluss auf die Legalbewährung vorgestellt.

1. Für Personen, die weder eine Ermahnung noch eine Verwarnung erhalten haben, kann die Teilnahme am Begleiteten Fahren mit 17 (BF17) als Begleitperson eine Motivation zum Besuch eines FES darstellen. Für die Begleitpersonen innerhalb des BF17 gelten eine Reihe von Voraussetzungen (§ 48a Abs. 5 FeV). Unter anderem dürfen diese Personen zum Zeitpunkt der Beantragung der Fahrerlaubnis im Fahreignungsregister mit nicht mehr als einem Punkt belastet sein. Für Personen mit zwei Punkten kann das Absolvieren eines FES aufgrund der damit verbundenen Punktreduzierung die Voraussetzung zur Teilnahme am BF17 schaffen. Dieser Anlass verbunden mit dem Anspruch an die Begleitperson, Sicherheit beim Führen eines Fahrzeugs zu vermitteln (§ 48a Abs. 4 FeV), könnte einen positiven Einfluss auf die Legalbewährung haben.
2. Personen mit einer Ermahnung sind in ihrer Fahrerkarriere wiederholt auffällig geworden. Der zeitliche Abstand zwischen den Auffälligkeiten ist außerdem gering, da zum Zeitpunkt des neuen Verstoßes noch keine Tilgung der bereits eingetragenen Verstöße erfolgt ist. Bei dieser Gruppe könnte die Motivation zur Teilnahme an einem FES insbesondere darin bestehen, durch den Abbau eines Punktes das gewohnte Verkehrsverhalten (mit den damit verbundenen Verkehrsauffälligkeiten) zumindest vorübergehend aufrechterhalten zu können. Bei dieser Motivlage sollte sich eher eine negative Legalbewährung ergeben.
3. Verwarnte Personen können über das FES keinen Punkt abbauen. Entsprechend niedrig ist auch der Anteil dieser Personengruppe (vgl. Tabelle 36). Da für diese Gruppe die Reduzierung des Punktestandes als Motiv für die Teilnahme entfällt, könnte u. U. das Interesse an der Veränderung des eigenen Verkehrsverhalten einen Anlass geben. Bei dieser Gruppe wäre dann wiederum eher eine positive Legalbewährung zu erwarten.
4. Neben diesen Aspekten der Teilnahme an einem FES existiert in den Übergangsregelungen zur Reform eine weitere Motivationsquelle. Bis November 2014 konnte die verkehrspädagogische Teilmaßnahme des FES anstelle eines vor Mai 2014 angeordneten Aufbauseminars besucht werden. Für diese Gruppe bestand jedoch wegen der Anordnung keine Freiwilligkeit in der Teilnahme.

4.2.3 Diskussion zum Design

Auch wenn sich das Studiendesign im Wesentlichen an RUDINGER et al. (2014) orientiert, wurde in einigen Punkten davon abgewichen.

4.2.3.1 Stichprobenziehung versus Vollerhebung

Aufgrund der relativ niedrigen Fallzahlen sowie der als sehr klein erwarteten Effekte wurde gemäß den Empfehlungen von RUDINGER et al. (2014) für die EG eine Vollerhebung durchgeführt (zu den Ein- und Ausschlusskriterien siehe Abschnitt 4.2.1). Für die KG wurde eine Stichprobe nach verschiedenen Matching-Kriterien (s. u.) gezogen, die zur Sicherung der Aussagekraft der Studie die zehnfache Größe der EG aufweist.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

4.2.3.2 Auffälligkeitsquoten statt Auffälligkeitsraten

Die Ergebnisdarstellung erfolgt als Auffälligkeitsquote für die jeweiligen Indikatoren. Entgegen der Annahme von RUDINGER et al. (2014)[15] konnte für alle Personen ein Beobachtungszeitraum von 24 Monaten realisiert werden. Deshalb besteht keine Notwendigkeit einer Berücksichtigung individuell unterschiedlicher Beobachtungsdauern (SCHADE & HEINZMANN, 2011). Deshalb kann auf die übliche Kennzahl der Auffälligkeitsquote auch in dieser Studie zurückgegriffen werden. Damit geht zugleich eine einfachere Interpretierbarkeit der Ergebnisse einher.

4.2.3.3 Berücksichtigung des Tilgungsdatums

Das Tilgungsdatum kann als Matching-Kriterium nicht verwendet werden. Es ist nicht möglich, das zum Rekrutierungszeitpunkt geltende Tilgungsdatum rückwirkend zu bestimmen. Zudem gibt es bei diesem Kriterium systematische Unterschiede zwischen Experimental- und Kontrollgruppe. Die Tilgungsfrist für die Meldung eines absolvierten FES beträgt fünf Jahre, für Ordnungswidrigkeiten aber lediglich 2,5 Jahre. Es ist also davon auszugehen, dass die Tilgung von FES-Teilnehmenden später erfolgt als von Nicht-Teilnehmenden mit identischer Deliktstruktur.

4.2.3.4 Berücksichtigung des Punktestands

Der exakte Punktestand kann nicht berücksichtigt werden. Ein Teil des FAER wird aktuell noch in Papierform geführt. Für diese Personen liegt kein Punktestand vor. Auch für die Personen im digital geführten Register wäre diese Information mit einer erheblichen Unschärfe versehen. Der Punktestand wird nicht im KBA berechnet, sondern die Entscheidung über den amtlichen Punktestand trifft die örtliche FE-Behörde. Durch die Punkteschwellen bei den Maßnahmenstufen, abweichende Beurteilungen einzelner Sachverhalte und den Meldeverzug, kann das KBA diesen Punktestand nicht exakt bestimmen. Um die Vorgeschichte dennoch berücksichtigen zu können, wird die FEBS-Maßnahmenstufe als Matching-Kriterium herangezogen.

4.2.3.5 Selbstselektion der EG

In Kapitel 4.2.2 sind verschiedene Motive zur Seminarteilnahme und deren angenommenen Auswirkungen auf die Legalbewährung präsentiert worden. Die Motivlage lässt sich anhand der Informationen im FAER nicht rekonstruieren und kann deshalb nicht für das Matching berücksichtigt werden. Geprüft wurde, ob es eine Verzerrung durch Personen gibt, die anstatt eines angeordneten Aufbauseminars am FES teilgenommen haben (Gruppe 4 Abschnitt 4.2.2). Diese Personen können anhand der vorliegenden Daten nicht eindeutig identifiziert werden, allerdings musste das Seminar bis 30.11.2014 abgeschlossen sein. Bei einer Beschränkung der Auswertung auf die EG-Fälle mit einem FES ab Dezember 2014 und die zugehörige KG wurden keine systematischen Unterschiede in den Ergebnissen festgestellt.

4.2.3.6 Unschärfen bei der Feststellung der Maßnahmenstufe

Für die Fälle ohne Ermahnung oder Verwarnung kann die Maßnahmenstufe nicht zweifelsfrei festgestellt werden. Wurde bereits vor dem 1. Mai 2014 die erste oder zweite Maßnahmenstufe erreicht, steht diese Information nicht zur Verfügung. In Tabelle 46 und Tabelle 47 sind die Auffälligkeiten differenziert nach der Maßnahmenstufe ausgewiesen. In Einzelfällen fehlen im FAER Angaben zum Geschlecht oder zum Alter. Diese Fälle werden für die Studie berücksichtigt, das jeweilige Kriterium wird im Matching ignoriert.

[15] Aufgrund der Fristsetzung für die Vorlage der Ergebnisse gegenüber dem Bundestag gingen sie davon aus, dass unter Umständen nicht für alle Probandinnen und Probanden die gleiche Beobachtungszeit realisiert werden kann. Entsprechend hätte man ggf. unterschiedliche Beobachtungsdauern berücksichtigen müssen.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

4.2.4 Matching-Kriterien

Das Matching erfolgt schrittweise mit jeweils liberaleren Kriterien. Es konnte im Vorhinein nicht ausgeschlossen werden, dass Verzerrungen durch die weniger passenden KG-Probandinnen und -Probanden erzeugt werden. Dies wurde im Zuge der Analysen überprüft und bestätigte sich nicht. Die genannten Einschränkungen im Studiendesign und der Datengrundlage müssen in ihrer Schwere beurteilt werden, wenn man die Ergebnisse der Studie einordnet. Soweit die genannten Punkte (z. B. Unschärfe in der Maßnahmenstufe) überprüfbar waren, wurde dieses getan und sie konnten als nicht relevant eingestuft werden. Die Auswahl der Matching-Kriterien orientiert sich an den Empfehlungen von RUDINGER et al. (2014, S. 15).

4.2.4.1 Geschlecht

Hinsichtlich ihrer Registerauffälligkeit unterscheiden sich Männer und Frauen erheblich. Ungefähr 76 Prozent der im FAER registrierten Personen sind männlich[16]. Zudem sind Männer in der Regel mit schwerwiegenderen Verstößen auffällig. 86 Prozent aller im Jahr 2016 übermittelten Straftaten wurden von Männern begangen und 84 Prozent der FE-Entziehungen betrafen Männer. Bei den im Vergleich weniger schwerwiegenden Ordnungswidrigkeiten betrug der Anteil der von Männern begangenen Verstöße im Vergleich dazu nur 77 Prozent. Das Geschlecht hat einen erheblichen Einfluss auf die Legalbewährung, da Männer sowohl häufiger als auch mit schwereren Delikten auffällig werden.

4.2.4.2 Alter

Das Alter ist ebenfalls ein relevanter Prädiktor für die Verkehrsauffälligkeit. Junge Fahrerinnen und Fahrer sind in einem besonderen Maße gefährdet und auffällig im Straßenverkehr. Dafür sind zum einen die erhöhte Risikobereitschaft und die Überschätzung der eigenen Fahrfähigkeiten („Jugendlichkeitsrisiko“) und zum anderen die noch unzureichend ausgeprägten Fahrfähigkeiten („Anfängerrisiko“) verantwortlich.

4.2.4.3 Maßnahmenstufe gemäß FEBS

Die Maßnahmenstufen im FEBS[17] sind aus zwei Gründen als Matching-Kriterium relevant. Sie sind ein Zeichen für – bei Ermahnung und Verwarnung wiederholtes – regelwidriges Verhalten im Straßenverkehr und daher gut zur Differenzierung geeignet. Maßnahmenstufen sind, genauso wie Alter und Geschlecht relevante Größen für die Wahrscheinlichkeit einer erneuten Auffälligkeit. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass sowohl Ermahnungen als auch Verwarnungen einen Hinweis auf das FES enthalten und deshalb beim Erreichen dieser beiden Maßnahmenstufen explizit auf die Möglichkeit des Seminarbesuchs aufmerksam gemacht wird.

4.2.4.4 Zeitpunkt der Ermahnung oder Verwarnung

Wie bereits für die Entziehungen ist auch bei Ermahnungen und Verwarnungen das Entscheidungsdatum relevant für den Status einer potentiellen KG-Person. Durch ein Matching des Datums der Ermahnung und Verwarnung können saisonale Besonderheiten (u. a. spezifische Witterungsbedingungen) und Effekte anderer zwischenzeitlicher Ereignisse (bspw. durch sogenannte „Blitzermarathons“) kontrolliert werden.

[16] Stand 1. Januar 2017 (siehe Tabelle 37)
[17] Die Entziehung der FE ist hier als Maßnahmenstufe irrelevant, weil Personen mit Entziehung der FE nicht Teil der Grundgesamtheit sind.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

4.2.4.5 Wohnort

Der Wohnort und die damit verbundenen Rahmenbedingungen haben nicht notwendigerweise einen direkten Einfluss auf das Verkehrsverhalten. Jedoch können in Abhängigkeit vom Wohnort und Regionstyp die Fahrleistung und damit die Exposition sowie die Überwachungsdichte und damit die Entdeckungswahrscheinlichkeit variieren. Welchen Einfluss der Wohnort auf die Legalbewährung insgesamt hat, lässt sich nicht bestimmen, da die gegebenenfalls gegenläufigen Effekte in ihrer Stärke nicht bekannt sind.

Das Matching der beiden Gruppen in Bezug auf räumliche Aspekte erfolgt anhand von zwei Merkmalen. Zum einen sollen sich die siedlungsstrukturellen Bedingungen ähneln, zum anderen soll das Bundesland des Wohnorts gleich sein.

Siedlungstyp des Wohnorts

Dem Siedlungstyp als Matching-Kriterium liegt die Annahme zu Grunde, dass das Lebensumfeld Einfluss auf die Fahrleistung einer Person und die Entdeckungswahrscheinlichkeit eines Verstoßes hat. Je ländlicher eine Region, desto höher fällt mutmaßlich die Fahrleistung aus und desto geringer ist gleichzeitig unter Umständen die Überwachungsdichte und die damit verbundene Entdeckungswahrscheinlichkeit.

Bundesland des Wohnorts

Bundesländer unterscheiden sich beispielsweise hinsichtlich der polizeilichen Überwachungstätigkeit und der infrastrukturellen Gegebenheiten. Auch hier können Unterschiede in der Exposition sowie der Entdeckungswahrscheinlichkeit und damit auch ein Einfluss auf die Legalbewährung bestehen.

4.2.4.6 Führerschein auf Probe-Status

In den ersten zwei Jahren nach Erteilung einer Fahrerlaubnis gilt diese zunächst auf Probe[18] (§ 2a StVG). Die Regelungen zu einer Fahrerlaubnis auf Probe (FaP) unterscheiden sich in einigen Punkten vom FEBS. So gibt es in einem ersten Schritt die Anordnung ein Aufbauseminar zu besuchen sowie eine Verlängerung der Probezeit auf vier Jahre, wenn die FE-Inhaberin oder der FE-Inhaber einen schwerwiegenden oder zwei weniger schwerwiegende Verstöße begeht. Auch die Entziehung erfolgt früher als nach dem FEBS und es müssen nicht alle Stufen bis zum Erreichen von acht Punkten durchlaufen werden. Diese Andersbehandlung kann zu Unterschieden in der Legalbewährung führen, insbesondere bei der Zahl der FE-Entziehungen. Entsprechend werden im FaP-Status übereinstimmende Personen rekrutiert.

4.2.5 Matching-Prozess

Das Matching der Kontrollgruppe anhand der Verteilung der oben genannten Merkmale in der Experimentalgruppe erfolgt in mehreren Schritten, die inhaltlichen und technischen Restriktionen unterliegen. Insbesondere muss dabei beachtet werden, dass nicht alle Informationen zu jeder Person vollumfänglich im FAER erfasst sind. Beispielsweise ist nicht für alle Personen ein Geburtsdatum bekannt, nicht zu jeder gespeicherten Adresse lässt sich ein gültiger Siedlungstyp[19] bilden und für einige Personen fehlt die Angabe zum Geschlecht.

Zunächst werden Personen mit und ohne Erreichen einer Maßnahmenstufe identifiziert und für beide Gruppen eine getrennte Rekrutierung durchgeführt (vgl. Bild 6). Das auslösende Ereignis für die Beobachtung und damit der Beobachtungsstart ist für die EG der Abschluss des FES. Für die Kontrollgruppe unterscheidet sich das auslösende Ereignis, je nach Subgruppe. Für Personen mit einer

[18] Ausnahme: Die Klassen AM, L und T werden nicht auf Probe erteilt (§ 32 FeV)
[19] Für die Siedlungsstruktur gibt es diverse Kategorisierungen. Hier wurde der siedlungsstrukturelle Typ der Raumordnungsregion des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2018) als Referenz verwendet. Dieser ist untergliedert in städtische Regionen, Regionen mit Verstädterungsansätzen und ländliche Regionen.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Ermahnung oder Verwarnung führt diese zur Aufnahme in die Untersuchung. Personen ohne Ermahnung oder Verwarnung können aufgrund eines beliebigen Zugangs (außer einer Entziehung) an das FAER aufgenommen werden.

4.2.5.1 Matching der Subgruppe ohne Ermahnung und Verwarnung

In einem ersten Matching-Schritt erfolgt ein Matching ohne Toleranzen. Das bedeutet, es werden zufällig Personen ohne Teilnahme an einem FES ausgewählt, die in allen Kriterien eine vollständige Übereinstimmung mit einer EG-Person aufweisen. Im zweiten Durchgang werden den EG-Personen ohne gültigen Siedlungstyp passende KG-Personen zugeordnet. im dritten Schritt werden passende Personen ohne eindeutige Geschlechtsangabe gepaart. Personen ohne Geschlechtsangabe konnten dabei männliche, weibliche oder nicht näher bestimmbare KG-Fälle zugewiesen werden. Entsprechend ist eine minimale Abweichung in der Geschlechterverteilung von EG und KG zu erwarten.

4.2.5.2 Matching der Subgruppe mit Ermahnung oder Verwarnung

Die Rekrutierung der Kontrollgruppe zu den FES-Teilnehmenden mit einer Ermahnung oder Verwarnung unterscheidet sich vom Vorgehen bei der anderen Gruppe deutlich. So ist die potentielle Kontrollgruppe deutlich kleiner, da nur Personen mit einer Ermahnung oder Verwarnung im Rekrutierungszeitraum in Frage kommen (siehe Kapitel 4.2.6). Zudem soll eine zeitliche Nähe[20] zwischen der Ermahnung bzw. Verwarnung von EG- und KG-Person bestehen, wodurch die Zahl potentieller Matches zusätzlich eingeschränkt wird.

Das erste Matching berücksichtigt alle Kriterien ohne Toleranzen. Es wird also wie für die andere Gruppe versucht, KG-Personen zu finden, die den EG-Personen in den Matching-Kriterien vollständig gleichen. In weiteren Schritten wird mit sukzessive liberaleren Kriterien versucht die KG zu komplettieren. In einem zweiten Schritt wird das Alter kategorisiert[21] und in dieser Form als Matching-Kriterium herangezogen. Das dritte und vierte Matching-Verfahren widmet sich den EG-Personen ohne eine eindeutige Geschlechtsangabe, jeweils erst mit genauem, dann mit kategorisiertem Alter. In einem fünften und sechsten Schritt werden Personen ohne Berücksichtigung des Bundeslandes zugespielt (jeweils mit genauem und kategorisiertem Alter). Bei den Fällen, zu denen noch nicht ausreichend KG-Fälle identifiziert werden konnten, wird in einem letzten Matching der Zeitpunkt der Ermahnung bzw. Verwarnung nicht mehr berücksichtigt. Die Anzahl an KG-Fällen, die in den jeweiligen Matchings gefunden wurden, kann Bild 6 entnommen werden. Der überwiegende Teil der Kontrollgruppe kann bereits im ersten Schritt rekrutiert werden, die Gruppe ohne Ermahnung oder Verwarnung sogar nahezu vollständig.

Die Information über den FaP-Status ist im FAER nicht enthalten. Dieser muss in einem gesonderten Schritt anhand der Daten des Zentralen Fahrerlaubnisregisters (ZFER) identifiziert werden. Dieses Verfahren muss der Rekrutierung im FAER nachgelagert sein, da eine simultane Rekrutierung in beiden Registern nicht möglich ist. Um nicht passende Fälle entfernen zu können und trotzdem die angestrebten 10 KG-Fälle pro EG-Fall zu erhalten, wurden pro EG-Fall vier zusätzliche Personen rekrutiert. Einschränkend muss hier erwähnt werden, dass der FaP-Status rückwirkend nur mit Unschärfe bestimmt werden kann.

[20] Hier: Innerhalb eines Monats
[21] Alterskategorien: '15 - 17', '18', '19', '20', '21', '22', '23', '24', '25', '26 - 30', '31 - 35', '36 - 40', '41 - 45', '46 - 50', '51 - 55', '56 - 60', '61 - 65', '66 - 75', '76 - 99'.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

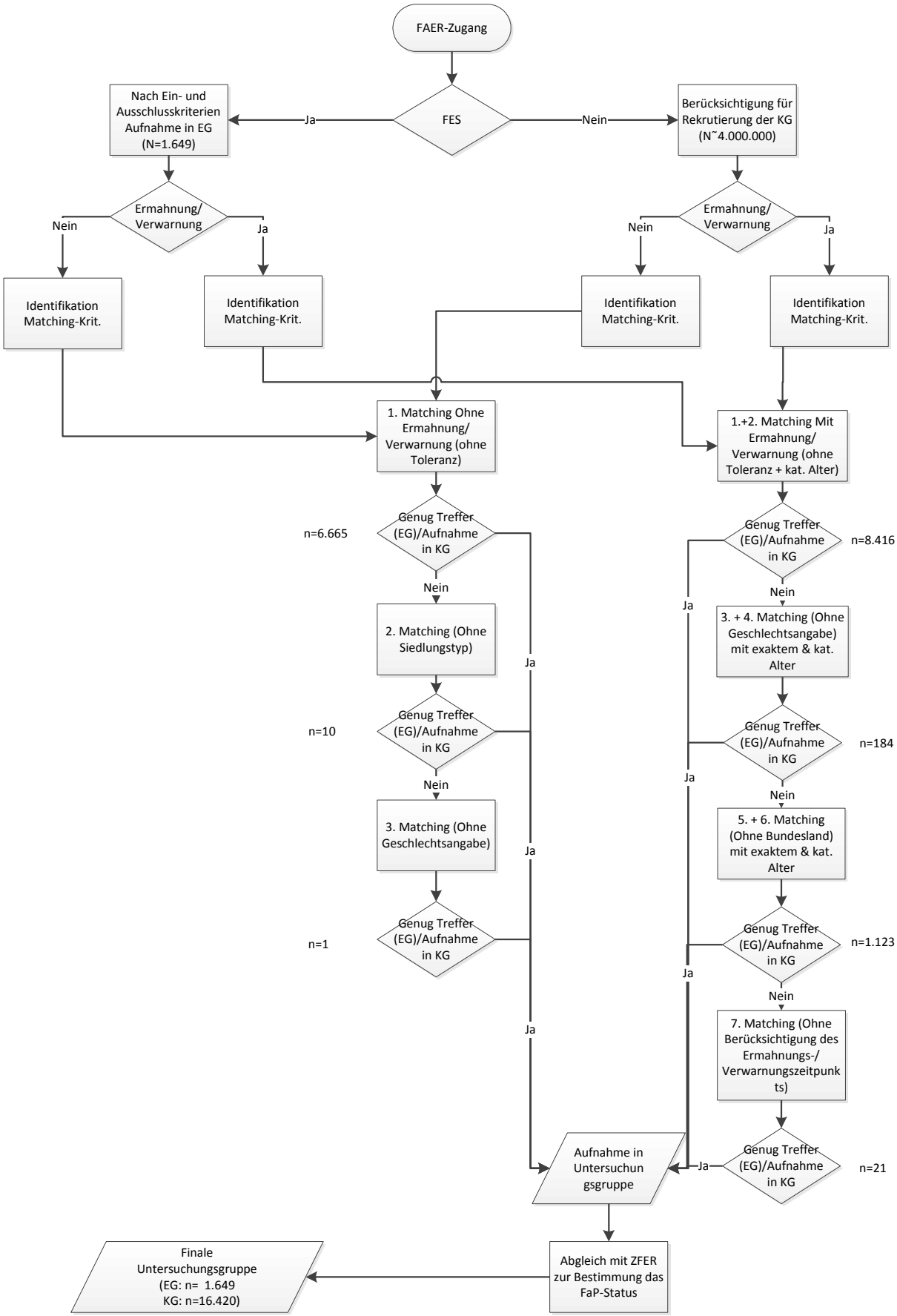


Bild 6: Rekrutierungsprozedere

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

4.2.6 Legalbewährung

Die Legalbewährung umfasst das Straßenverkehrsverhalten bereits auffällig gewordener Personen innerhalb einer Beobachtungszeit. Die Beobachtungszeit beginnt mit einem auslösenden Ereignis. Für die Experimentalgruppe ist dies der erfolgreiche Abschluss eines FES, für die Kontrollgruppe ist es abhängig vom Matching-Prozess (dazu Abschnitt 4.2.5). Die Erfassung der Legalbewährung erfolgt anhand ausgewählter Indikatoren. Dafür wird insbesondere auf Informationen des FAER als sogenannte kritische Ereignisse zurückgegriffen (u. a. KÜHNE & DOMBROWSKI, 2018; KÜHNE & HUNDERTMARK, 2016).

Die Legalbewährung bezieht sich immer auf die Analyse erneuter Verkehrsauffälligkeiten. Bei den Probanden handelt es sich deshalb um Verkehrsteilnehmende, bei denen bereits mindestens eine registerpflichtige Verkehrsauffälligkeit festgestellt wurde. Im Gegensatz zum Verständnis im Strafrecht muss es sich allerdings nicht zwingend um eine Verkehrsstraftat handeln. Für diese Analyse der Legalbewährung im Straßenverkehr finden auch Ordnungswidrigkeiten Berücksichtigung.

4.2.6.1 Verwendete Indikatoren der Legalbewährung

1. Registerpflichtige Verkehrsauffälligkeit: Die niederschwelligste Form von beobachtbaren abweichenden Verkehrsverhalten ist die Eintragung eines beliebigen Verstoßes im FAER. In Studien, die auf VZR-Daten basieren (z. B. KÜHNE & HUNDERTMARK, 2016, S. 21) fand unter anderem der „Ein-Punkt-Indikator“ Verwendung, der angibt, dass eine Person mindestens ein bepunktetes Delikt begangen hat. Mit der Umstellung vom Mehrfachtäter-Punktesystem auf das FEBS werden im FAER auch Verstöße ohne Bepunktung erfasst, sofern damit eine negative FE-Maßnahme (z. B. Fahrverbot oder Entziehung) verbunden ist. Die Verwendung des Ein-Punkt-Indikators ist seit der Reform ungeeignet, da damit eine Unterschätzung der tatsächlichen Auffälligkeit einhergehen würde.

   Deshalb wird in dieser Studie der Indikator „registerpflichtige Verkehrsauffälligkeit“ (Ind.va) verwendet. Grundlage für die Anwendung dieses Indikators ist, dass mindestens eine Ordnungswidrigkeit oder Straftat im Beobachtungszeitraum begangen und vor Ende der Verzugszeit an das FAER gemeldet wurde.

2. Entziehung der FE: Personen, die sich als ungeeignet erwiesen haben, ein Kraftfahrzeug zu führen, wird die FE entzogen. Die Entziehung ist z. B. die letzte Stufe im FEBS oder die Folge einer besonders schwerwiegenden Straftat. Daher wird sie als schwerwiegendster Indikator ausgewertet[22].

   Der Entziehungsindikator (Ind.e) umfasst dabei alle rechtskräftigen Entziehungen aufgrund einer Straftat sowie unanfechtbare Entziehungen durch die FE-Behörde. Verzichte auf die FE, die Aberkennung des Rechts von einer ausländischen FE Gebrauch zu machen und das Verbot ein FE-freies Fahrzeug zu führen, werden ebenfalls berücksichtigt, wenn die Maßnahme unanfechtbar ist.

4.2.6.2 Meldeverzug

In Kapitel 4.1.1 wurde dargestellt, welche Ereignisse unter welchen Bedingungen Eingang ins FAER finden. Diese Informationen stehen nicht sofort zur Verfügung. Zwischen dem Ereignis und dem Eingang der dazugehörigen Meldung in das Register liegt ein zeitlicher Verzug. Dieser Abstand unterscheidet sich je nach Art der Eintragung. Insbesondere bei Entscheidungen von Gerichten – und damit auch bei Straftaten – vergeht eine erhebliche Zeitspanne zwischen der Tat und der rechtskräftigen Entscheidung (eine Übersicht dazu findet sich in KÜHNE & HUNDERTMARK, 2016). Um Verzerrungen der Ergebnisse durch eine systematische Unterschätzung der Straftaten zu verhindern, muss eine Verzugszeit berücksichtigt werden (vgl. Bild 7). Mitteilungen, die in diesem Zeitraum eingehen, sich aber auf den Beobachtungszeitraum beziehen, finden in der Analyse der Legalbewährung Berücksichtigung.

[22] Eine Entziehung der Fahrerlaubnis führt in dieser Studie zum vorzeitigen Beobachtungsende. Die Verzugszeit verlängert sich um die Differenz zwischen geplanter und tatsächlicher Beobachtungszeit (dazu auch Bild 7).

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Jede Verlängerung der Verzugszeit reduziert den Effekt des Meldeverzugs. Allerdings ist damit auch zwangsläufig eine Verlängerung der Beobachtungszeit verbunden. Auf der Basis empirischer Befunde hat sich ein Kompromiss etabliert, der zu einer Verzugszeit von zwölf Monaten führte (u. a. KÜHNE & DOMBROWSKI, 2018; KÜHNE & HUNDERTMARK, 2016).

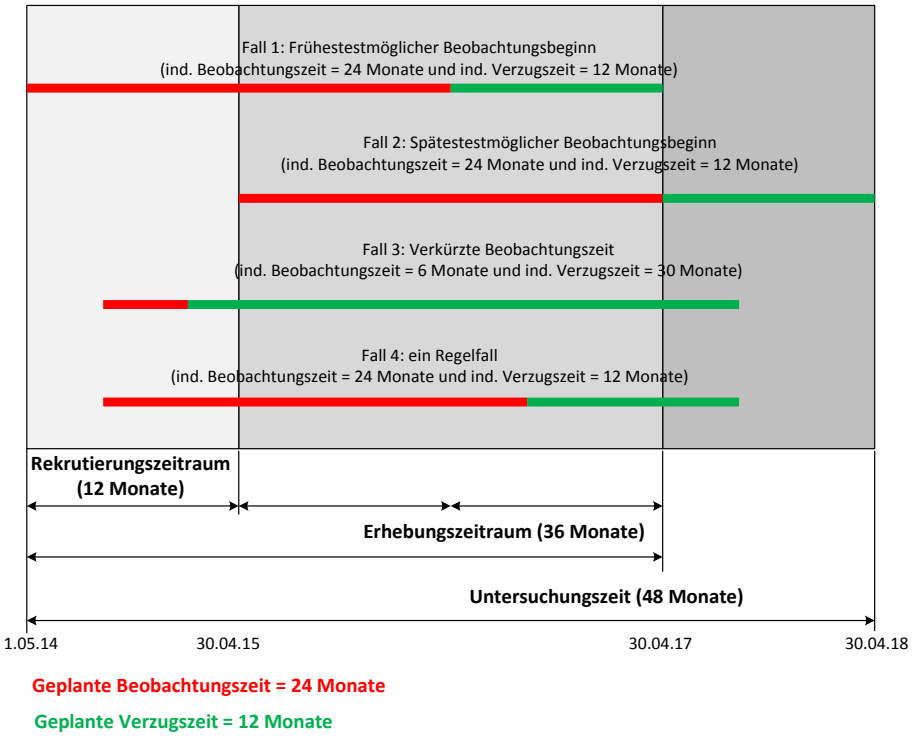


Bild 7: Erhebungsdesign der Legalbewährungsuntersuchung

4.2.7 Zusammensetzung der Untersuchungsgruppe

Insgesamt wurden 1.649 Teilnehmende an einem FES identifiziert, die den Einschlusskriterien entsprechen. Zu diesen konnten 16.420 Kontrollgruppenpersonen zugespielt werden, die mit den FES-Fällen anhand der oben definierten Matching-Kriterien vergleichbar sind. Alle beobachteten Personen der Experimental- und Kontrollgruppe bilden die Untersuchungsgruppe. In den folgenden Darstellungen der Gruppenzusammensetzung wurde auf eine gesonderte Ausweisung nach EG und KG verzichtet. Bis auf wenige Ausnahmen macht die Experimentalgruppe aufgrund des 1:10-Matchings jeweils ein Elftel der ausgewiesenen Werte aus. Auf Merkmalsverteilungen, bei denen sich aufgrund der Abstufungen (Berücksichtigung von Toleranzen) im Matching-Prozess (vgl. Abschnitt 4.2.5) Abweichungen zwischen Experimental- und Kontrollgruppe ergeben können, wird gesondert hingewiesen.

4.2.7.1 Geschlecht

Wie die im FAER eingetragenen Personen generell (vgl. Tabelle 37) setzt sich auch die Untersuchungsgruppe dieser Studie (N = 18.069) zum überwiegenden Teil aus Männern zusammen (Bild 8). Rund 85 Prozent der beobachteten Personen sind männlich, nur knapp 14 Prozent weiblich. Der Frauenanteil ist noch geringer als im FAER (zum 1. Januar 2015: 22,7 %). Bei 36 EG-Personen (2,2 %) lag keine Information zum Geschlecht vor. Insgesamt weisen 1,2 Prozent der Untersuchungsgruppe keine Information zum Geschlecht auf.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

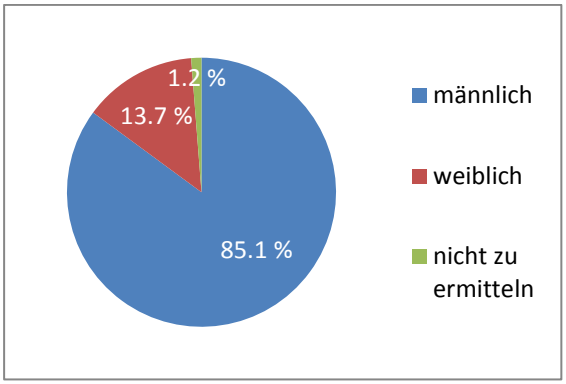


Bild 8: Zusammensetzung der Untersuchungsgruppe nach Geschlecht

4.2.7.2 Alter

Die Probanden dieser Studie kommen aus den unterschiedlichsten Altersbereichen. Die jüngsten Untersuchungspersonen sind 19, die älteste Person ist 90 Jahre alt. Für vier Personen lagen keine Informationen zum Alter vor.

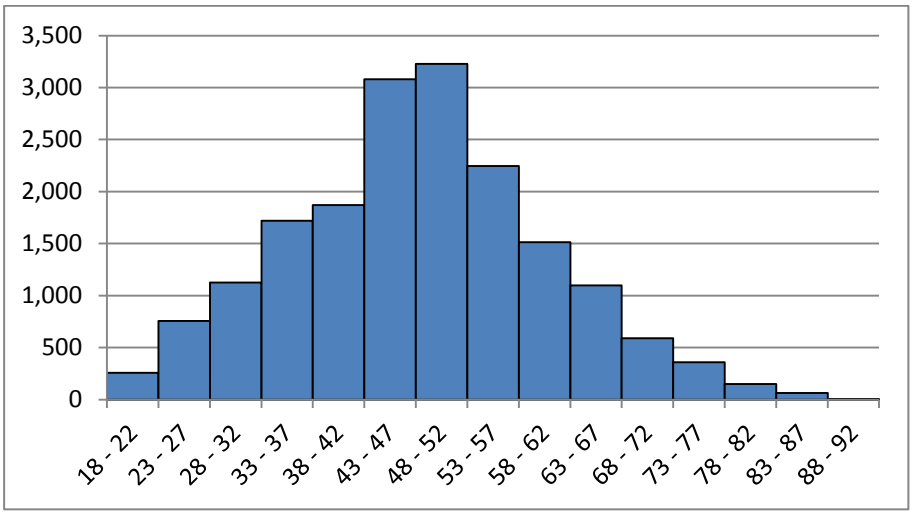


Bild 9: Zusammensetzung der Untersuchungsgruppe nach Alter

4.2.7.3 Regionstyp

Die Untersuchungsgruppe ist überwiegend in städtischen Regionen wohnhaft (Tabelle 39). 56,4 Prozent der männlichen und 60,5 Prozent der weiblichen Untersuchungspersonen leben in urbanen Regionen. Lediglich 17,6 bzw. 19 Prozent wohnen im ländlich geprägten Raum.

Tabelle 39: Zusammensetzung der Untersuchungsgruppe nach Siedlungsregionstyp und Geschlecht

	Männlich (*n* = 15.364)	Weiblich (*n* = 2.471)
Städtische Regionen	56,4 %	60,5 %
Region mit Verstädterungsansätzen	26,0 %	20,4 %
Ländliche Region	17,6 %	19,0 %

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

4.2.7.4 Maßnahmenstufe

Der Großteil der männlichen Beobachtungspersonen (60,2 %) nahm nach einer Ermahnung am FES teil, bzw. wurde aufgrund der Ermahnung als Kontrollperson ausgewählt. Bei den weiblichen Beobachtungspersonen ist mehr als die Hälfte (57,4 %) ohne Erreichen einer Schwelle im FEBS Teil der Untersuchungsgruppe geworden. Verwarnt wurden lediglich 2,1 Prozent der Männer und nur 0,3 Prozent der Frauen (Tabelle 40).

Tabelle 40: Zusammensetzung nach Maßnahmenstufe und Geschlecht

	Männlich (n = 15.375)	Weiblich (n = 2.472)
Eintragung im FAER	37,8 %	57,4 %
Ermahnung	60,2 %	42,3 %
Verwarnung	2,1 %	0,3 %

In Bild 10 ist die Experimentalgruppe nach Maßnahmenstufe dargestellt. Von den 1.649 Personen sind 668 Personen (40,5 %) weder ermahnt noch verwarnt worden. Vielmehr haben diese FES-Teilnehmerinnen und Teilnehmer ohne Hinweis durch die FE-Behörde ein FES besucht.[23]

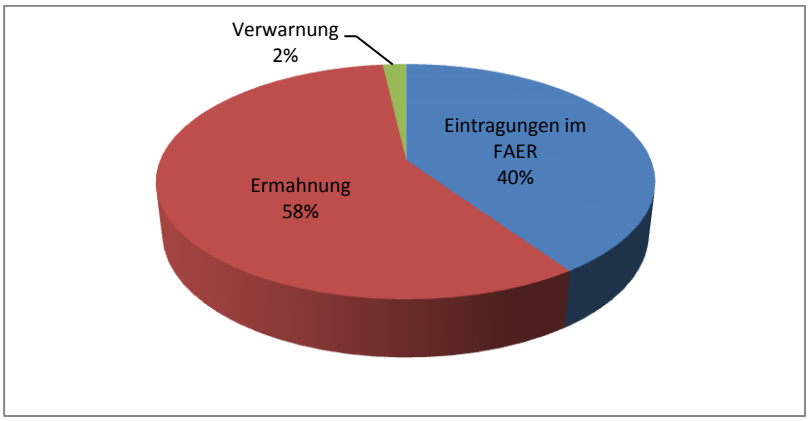


Bild 10: Zusammensetzung der Experimentalgruppe (N=1.649) nach Maßnahmenstufe

4.2.7.5 Verteilung der Fahreignungsseminare im Zeitverlauf

Die Zahl der absolvierten FES insgesamt steigt bis 2017 kontinuierlich an (Tabelle 36). Bild 11 gibt Auskunft über die Verteilung der FES im Rekrutierungszeitraum vom 1. Mai 2014 bis zum 30. April 2015. In den ersten drei Monaten ab Einführung des FES werden kaum Seminare absolviert. Lediglich 131 FES werden in diesem Zeitraum besucht. Von August bis Oktober 2014 nehmen 307 Personen an einem FES teil. Auf den letzten Abschnitt von Februar bis April 2015 entfallen mit 664 Personen 40,2 Prozent der beobachteten FES-Teilnehmenden.

[23] Ein Teil dieser Personen wird zu der Gruppe gehören, die ein FES bzw. die verkehrspädagogische Teilmaßnahme an Stelle des angeordneten ASP absolviert haben. Darüber hinaus könnte es sich um Personen handeln, die das FES zum Punkteabbau besuchen, um im Rahmen des BF17 als Begleitperson fungieren zu können.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

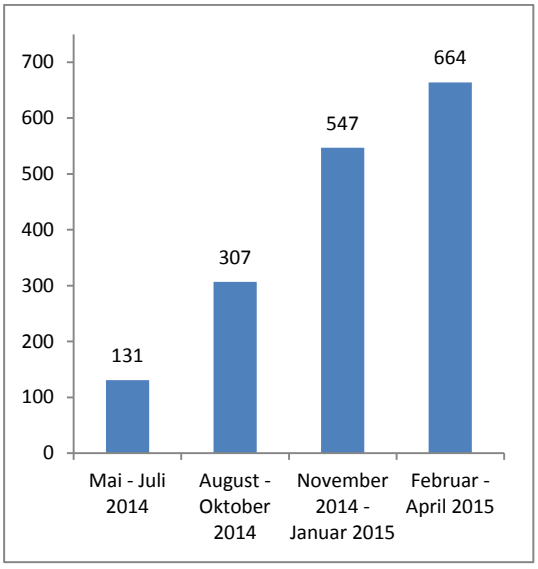


Bild 11: FES-Datum der EG in Drei-Monats-Intervallen

4.3 Ergebnisse

Im Folgenden wird das beobachtete Verkehrsverhalten der Experimental- und Kontrollgruppe analysiert und verglichen. Berücksichtigt werden dabei Ereignisse innerhalb der Beobachtungszeit (vgl. Abschnitt 4.2). Die verwendeten Indikatoren sind:

- Mindestens eine registerpflichtige Verkehrsauffälligkeit (Ind.va)
- Entziehung der Fahrerlaubnis (Ind.e)

Im Folgenden werden diese Indikatoren anhand verschiedener Merkmale ausgewiesen. Zu berücksichtigen ist dabei, dass die verwendeten Indikatoren nicht disjunkt sind[24]. Zunächst erfolgt der Vergleich von Experimental- und Kontrollgruppe. Anschließend wird betrachtet, inwieweit die als Matching-Kriterien verwendeten Variablen Einfluss auf die Auffälligkeiten haben. In einem dritten Schritt wird untersucht, ob und wie sich die Beurteilung einzelner Ergebnisse ändert, wenn Überlagerungen durch andere Einflussgrößen kontrolliert werden.

Die Ergebnispräsentation erfolgt deskriptiv. Auf inferenzstatistische Verfahren wurde verzichtet. Die Inferenzstatistik berücksichtigt insbesondere Zufallskomponenten, die aus einer Stichprobenziehung erwachsen. Die Experimentalgruppe ist jedoch als Vollerhebung in die Untersuchung eingegangen, bei welcher die interessierende Grundgesamtheit weitgehend erfasst wurde. Der Fokus bei der Präsentation und anschließenden Diskussion der Ergebnisse liegt deshalb auf der praktischen Bedeutsamkeit eventueller Unterschiede zwischen EG und KG.

4.3.1 Gruppenunterschiede anhand der Indikatoren

Insgesamt bewegen sich Experimentalgruppe und Kontrollgruppe bei beiden Indikatoren auf einem sehr ähnlichen Niveau. Die EG weist eine minimal niedrigere Auffälligkeitsquote auf, bekommt aber etwas häufiger die FE entzogen (Tabelle 41).

Tabelle 41: Anteil der Auffälligen nach Gruppenzugehörigkeit

	EG (n = 1.649)	KG (n = 16.420)
Ind.va	43,3 %	43,6 %
Ind.e	3,0 %	2,6 %

[24] Die FE-Entziehungen sind zum Teil auch in Ind.va enthalten. Ein Aufsummieren der beiden Indikatoren ist deshalb nicht möglich.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

4.3.2 Betrachtung der Indikatoren unter Berücksichtigung relevanter Einflussgrößen

Mit Blick auf die Diskussion relevanter Einflussfaktoren (u. a. Abschnitt 4.2.2) besteht die Möglichkeit, dass die Teilnahme an einem FES sich in Ausmaß und Wirkung zwischen einzelnen Personengruppen unterscheidet. Die im Matching-Verfahren verwendeten Kriterien wurden dabei als Variablen identifiziert, die einen starken Einfluss auf die Legalbewährung haben können und stehen daher im Fokus der folgenden Betrachtung. Unter anderem aus den regelmäßigen Veröffentlichungen des KBA zum FAER und Untersuchungen zum Verkehrsverhalten ist bekannt, dass insbesondere Geschlecht und Alter relevante Einflussgrößen für die Verkehrsauffälligkeit sind. Deshalb sind auch in dieser Studie bei diesen beiden Merkmalen Effekte zu erwarten.

4.3.2.1 Geschlecht

Männer sind deutlich auffälliger als Frauen (Tabelle 42). Sowohl bei Entziehungen als auch bei registrierten Verkehrsauffälligkeiten gibt es erhebliche Unterschiede.

Tabelle 42: Auffälligkeiten nach Geschlecht

	Männlich (n = 15.375)	Weiblich (n = 2.472)
Ind.va	45,8%	29,3%
Ind.e	2,9%	0,8%

Tabelle 43 gibt Auskunft über die unterschiedlichen Auffälligkeiten von Männern und Frauen in EG und KG. Während die FES-Teilnehmerinnen seltener beim Indikator Ind.va auffällig werden als ihre Kontrollgruppe, befinden sich bei den Männern beide Gruppen auf einem vergleichbaren Niveau. Bei dem Indikator Ind.e ist die EG bei beiden Geschlechtern minimal auffälliger. Es ist erkennbar, dass das Geschlecht auch in dieser Untersuchung einen Einfluss auf die Auffälligkeitsquote hat.

Tabelle 43: Auffälligkeiten nach Geschlecht und Gruppenzugehörigkeit

	Männlich		Weiblich	
	EG (n = 1.379)	KG (n = 13.996)	EG (n = 234)	KG (n = 2.238)
Ind.va	46,6%	45,7%	24,8%	29,8%
Ind.e	3,1%	2,9%	0,9%	0,8%

4.3.2.2 Alter

In Tabelle 44 wird der Einfluss des Alters auf die Legalbewährung deutlich. Gut die Hälfte (50,5 %) der jungen Fahrerinnen und Fahrer werden in mindestens einem Fall auffällig. Zudem wird 8,9 Prozent von ihnen die Fahrerlaubnis entzogen. Die 25 bis 64-Jährigen sind weniger auffällig, insbesondere beim Indikator Entziehungen, und von den Personen ab 65 wird nur noch jeder Dritte auffällig.

Tabelle 44: Auffälligkeiten nach Alter

	bis 24 (n = 541)	zwischen 25 und 44 (n = 6.269)	zwischen 45 und 64 (n = 9.469)	65 und älter (n = 1.786)
Ind.va	50,5%	47,1%	42,8%	33,4%
Ind.e	8,9%	3,4%	1,9%	2,0%

Bei der jüngeren Altersgruppe bis 24 Jahre einschließlich ist die KG auffälliger als die EG, bei den älteren (ab 45 Jahre) die EG. Die Entziehungsquote der EG liegt jeweils über der KG (Tabelle 45).

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Tabelle 45: Auffälligkeiten nach Alter und Gruppenzugehörigkeit

	bis 24		zwischen 25 und 44		zwischen 45 und 64		65 und älter	
	EG (n = 45)	KG (n = 496)	EG (n = 561)	KG (n = 5.708)	EG (n = 874)	KG (n = 8.595)	EG (n = 169)	KG (n = 1.617)
Ind.va	46,7%	50,8%	44,4%	47,3%	43,5%	42,8%	37,9%	32,9%
Ind.e	11,1%	8,7%	3,0%	3,4%	2,4%	1,9%	3,6%	1,8%

4.3.2.3 Maßnahmenstufe

Die Auffälligkeitsquoten zwischen den einzelnen Stufen Eintragung (im FAER), Ermahnung (1. Maßnahmenstufe) und Verwarnung (2. Maßnahmenstufe) unterscheiden sich erheblich (Tabelle 46). Während von den Personen ohne Ermahnung und Verwarnung lediglich 2,5 Prozent die Fahrerlaubnis im Beobachtungszeitraum entzogen bekommen und 37,2 Prozent auffällig werden, verlieren 15,5 Prozent der Verwarnten die FE. 60 Prozent von ihnen werden innerhalb der zweijährigen Beobachtungszeit erneut auffällig. Die Auffälligkeitsquote der Gruppe mit Ermahnung liegt dazwischen. Allerdings wird dieser Gruppe seltener die FE entzogen als der Gruppe ohne Ermahnung und Verwarnung.

Tabelle 46: Auffälligkeiten nach Maßnahmenstufen

	Eintragung im FAER (n = 7.344)	Ermahnung (n = 10.395)	Verwarnung (n = 330)
Ind.va	37,2%	47,6%	60,0%
Ind.e	2,5%	2,3%	15,5%

Bei der Betrachtung nach EG und KG zeigt sich ein ähnliches Bild (Tabelle 47). Die Auffälligkeit steigt in beiden Subgruppen mit der Maßnahmenstufe an und der Anteil der Entziehungen ist jeweils für die Ermahnten am niedrigsten. Während der Anteil der Auffälligen in der KG bei Personen ohne Ermahnung oder Verwarnung unter dem der EG liegt, sind die ermahnten EG-Mitglieder nach dem VA-Indikator weniger auffällig als die zugehörigen KG-Fälle.

Tabelle 47: Auffälligkeiten nach Gruppe und Maßnahmenstufe

	Eintragung im FAER		Ermahnung		Verwarnung	
	EG (n = 668)	KG (n = 6.676)	EG (n = 951)	KG (n = 9.444)	EG (n = 30)	KG (n = 300)
Ind.va	38,2%	37,1%	46,2%	47,7%	66,7%	59,3%
Ind.e	2,8%	2,4%	2,5%	2,3%	20,0%	15,0%

4.3.2.4 Siedlungstyp

Je ländlicher die Region, desto geringer ist tendenziell die Auffälligkeit (Tabelle 48). Eine Ausnahme bildet der Entziehungsindikator, der im ländlichen Raum 0,1 Prozentpunkte über dem in Regionen mit Verstädterungsansätzen liegt.

Tabelle 48: Auffälligkeiten nach Siedlungstyp

	Städtische Regionen (n = 10.312)	Region mit Verstädterungsansätzen (n = 4.537)	Ländliche Region (n = 3.208)
Ind.va	45,2 %	43,0 %	39,5 %
Ind.e	2,9 %	2,3 %	2,4 %

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Betrachtet man EG und KG, fällt insbesondere der hohe Anteil entzogener FE bei der EG im ländlichen Raum auf (Tabelle 49). Fast fünf Prozent verlieren im Beobachtungszeitraum die Fahrerlaubnis Während in städtischen Regionen die KG eine höhere Auffälligkeit als die EG aufweist, ist für die anderen beiden Siedlungstypen das Gegenteil festzustellen. In beiden Fällen liegt die Auffälligkeitsquote der EG über der der KG.

Tabelle 49: Indikatoren nach Gruppenzugehörigkeit und Regionstyp

	Städtische Regionen		Region mit Verstädterungsansätzen		Ländliche Region	
	EG (n = 943)	KG (n = 9.369)	EG (n = 412)	KG (n = 4.125)	EG (n = 292)	KG (n = 2.916)
Ind.va	42,3%	45,4%	47,3%	42,5%	41,1%	39,4%
Ind.e	2,3%	2,9%	3,2%	2,3 %	4,8%	2,1%

4.3.2.5 Bundesland

Die Auffälligkeitsquoten unterscheiden sich zwischen den Bundesländern teilweise erheblich (Tabelle 50). In Berlin werden etwa 55 Prozent der Untersuchungsgruppe in der Beobachtungszeit mindestens einmal auffällig. Im Gegensatz dazu sind es im Saarland nur 34 Prozent. Wiederum in Berlin liegt auch die Quote der FE-Entziehungen (Ind.e) mit über 5 Prozent am höchsten. Thüringen ist das Bundesland mit der geringsten Auffälligkeitsquote bei dem Indikator Ind.e (1,5 %).

Tabelle 50: Auffälligkeiten nach Bundesland

	Ind.va	Ind.e
Schleswig-Holstein (n = 530)	41,1%	1,7%
Hamburg (n = 359)	51,8%	3,9%
Niedersachsen (n = 1.774)	46,4%	2,3%
Bremen (n = 138)	43,5%	3,6%
Nordrhein-Westfalen (n = 4.217)	43,7%	2,1%
Hessen (n = 1.569)	41,9%	2,3%
Rheinland-Pfalz (n = 588)	36,1%	2,7%
Baden-Württemberg (n = 2.057)	44,2%	2,5%
Bayern (n = 2.534)	41,8%	2,6%
Saarland (n = 113)	33,6%	2,7%
Berlin (n = 1.264)	54,7%	5,1%
Brandenburg (n = 592)	39,9%	3,0%
Mecklenburg-Vorpommern (n = 347)	41,5%	2,9%
Sachsen (n = 1.222)	39,4%	2,5%
Sachsen-Anhalt (n = 503)	42,5%	4,0%
Thüringen (n = 262)	39,7%	1,5%

Unterschiede zwischen den Bundesländern ergeben sich auch bei der Analyse der Auffälligkeit zwischen Experimental- und Kontrollgruppe. Hervorzuheben sind bei dem Vergleich der registerpflichtigen Verkehrsauffälligkeiten (Ind.va) zum einen Hamburg mit einer Auffälligkeit der EG von 35,3 Prozent und der KG von 53,5 Prozent sowie Berlin mit 41,1 (EG) zu 56,2 Prozent (KG) (Bild 12a). In den übrigen Ländern fallen die Gruppenunterschiede deutlich geringer aus. In Rheinland-Pfalz ist der Unterschied zwischen den beiden Gruppen zu Ungunsten der EG mit 12 Prozentpunkten am höchsten. Auch der Entziehungsindikator weist erhebliche Schwankungen zwischen den einzelnen Bundesländern auf (Bild 12b). Während in Rheinland-Pfalz mehr als acht Prozent der EG die FE entzogen bekommen, wird in Thüringen, Hessen und dem Saarland im untersuchten Zeitraum ausschließlich KG-Mitgliedern die FE entzogen.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

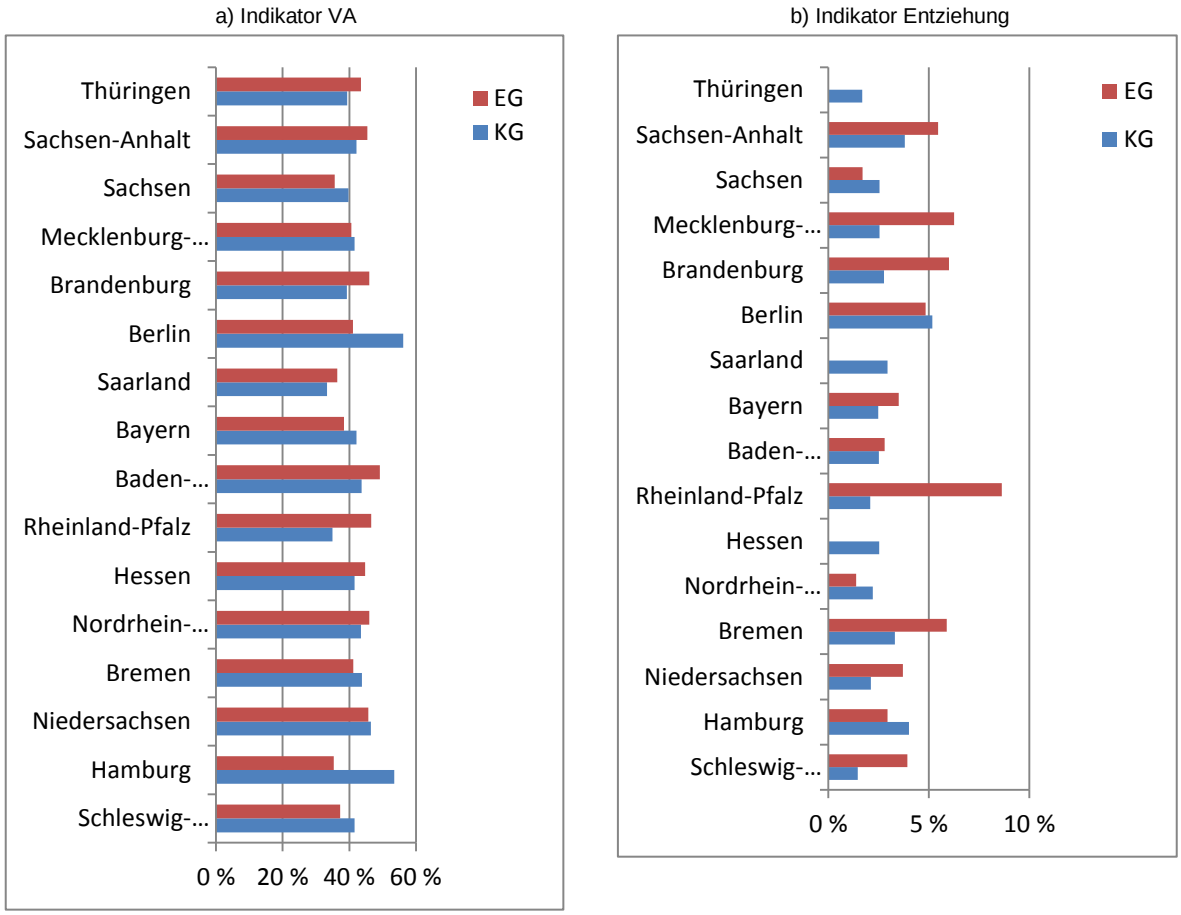


Bild 12: Indikator VA (a) nach Bundesländern für EG und KG sowie Indikator Entziehung (b) nach Bundesländern und Gruppenzugehörigkeit

4.3.3 Untersuchung wechselseitiger Einflüsse der Selektionsvariablen

Für die registerpflichtigen Verkehrsauffälligkeiten (Ind.va) sowie für die Entziehungen (Ind.e) ergibt sich für beide Maßnahmenstufen und die Eintragungen die gleiche Tendenz: die Quote bei den Männern liegt deutlich über der Quote der Frauen (Tabelle 51). Ebenso ist zu erkennen, dass die Auffälligkeit in beiden Geschlechtern mit der Maßnahmenstufe bei dem Indikator Ind.va steigt. Einzig der Wert der Entziehungen der Frauen in der 1. Maßnahmenstufe (Ermahnung) weicht von diesem Muster ab.

Tabelle 51: Auffälligkeiten nach Maßnahmenstufe und Geschlecht

	Eintragung im FAER		Ermahnung		Verwarnung	
	Männlich (n = 5.805)	Weiblich (n = 1.418)	Männlich (n = 9.253)	Weiblich (n = 1.046)	Männlich (n = 317)	Weiblich (n = 8)
Ind.va	40,8%	21,9%	48,5%	39,3%	60,3%	37,5%
Ind.e	2,9%	0,4%	2,4%	1,4%	15,8%	0,0%

Auch Tabelle 52 zeigt die Relevanz von Alter und Geschlecht für die Auffälligkeit. Eine Besonderheit hierbei stellt der Indikator Entziehung (Ind.e) bei den Frauen ab 65 Jahren dar. Annähernd fünf Prozent verlieren im Beobachtungszeitraum ihre Fahrerlaubnis. Die einzige Gruppe mit einem höheren Wert sind Männer unter 25 Jahre (8,9 %).

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Tabelle 52: Auffälligkeiten nach Alter und Geschlecht

	bis 24		zwischen 25 und 44		zwischen 45 und 64		65 und älter	
	Männlich (*n* = 539)	Weiblich (*n* = 2)	Männlich (*n* = 5.276)	Weiblich (*n* = 897)	Männlich (*n* = 7.858)	Weiblich (*n* = 1.492)	Männlich (*n* = 1.698)	Weiblich (*n* = 81)
Ind.va	50,6%	0,0%	49,9%	30,1%	45,3%	29,2%	33,8%	23,5%
Ind.e	8,9%	0,0%	3,8%	0,7%	2,1%	0,7%	1,8%	4,9%

4.4 Zusammenfassung

Ziel des FES ist die Förderung regelkonformen Verhaltens. Dies wurde im Rahmen der Evaluation der Legalbewährung durch eine quasi-experimentelle Kontrollgruppenstudie überprüft. Es wurden Matching-Kriterien definiert, Experimental- und Kontrollgruppe rekrutiert und hinsichtlich ihrer Legalbewährung beobachtet. In der Gesamtschau der Indikatoren Verkehrsauffälligkeit und Entziehung liegen EG und KG nahezu gleichauf. Die KG weist einen leicht höheren Anteil auffälliger Personen auf, die EG eine etwas höhere Entziehungsquote. Insgesamt konnte bei der Experimentalgruppe, also den Besucherinnen und Besuchern eines FES, kein deutlich anderes Verkehrsverhalten als bei einer vergleichbaren Kontrollgruppe beobachtet werden.

Unter Einbeziehung relevanter Einflussgrößen lassen sich einige systematische Effekte für Subgruppen erkennen. Hierbei bestätigen sich die Annahmen, dass Geschlecht, Alter und Maßnahmenstufe ebenso Einfluss auf die Legalbewährung haben wie die regionalen Gegebenheiten. Frauen mit FES werden seltener auffällig als Frauen ohne FES, genauso wie FES-Absolventinnen und -Absolventen aus städtisch geprägten Regionen seltener auffällig werden als Personen in der entsprechenden Kontrollgruppe. Welche Faktoren dafür ursächlich sind, kann ohne Kenntnis der Teilnahmemotivation nicht abschließend geklärt werden.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

5 Diskussion

Autoren: Norbert Hilger & Simone Klipp

In der schriftlichen Befragung der FES-Teilnehmenden (n = 224) zeigte sich zum einen, dass die Maßnahme FES von den Teilnehmenden akzeptiert wird, und dass die Teilnehmenden die im Seminar vereinbarten Ziele auch einhalten wollen. Zum anderen zeigten sich im Vergleich zur Kontrollgruppe (n = 355) bei drei der vier vorgelegten Skalen statistisch signifikante Effekte, die mit der gewünschten Wirkung von FES in Einklang zu bringen sind: Die Teilnehmenden am FES zeigten im Sinne der ausgewählten Inhalte des Fragebogens mehr Sicherheitsverantwortung (z. B. Frage 11: Wenn man es eilig hat, überschreitet jeder schon mal die eine oder andere Verkehrsregel.), ein deutlicher ausgeprägtes Bewusstsein für riskantes Fahrverhalten (z. B. Frage 22: Ich fahre häufig schneller als es erlaubt ist.) sowie mehr Wissen hinsichtlich Verkehrsregeln und zum Fahreignungsregister (z. B. Frage 35: Wie viel Prozent aller Autofahrer, die „Punkte in Flensburg“ haben, haben mehr als drei Punkte?). Zu beachten ist aber, dass sämtliche Effekte sehr klein ausgefallen sind und nicht für eine bedeutsame Überlegenheit der FES-Teilnehmenden im Vergleich zu punktebelasteten Kraftfahrenden, die nicht an FES teilgenommen haben, sprechen.

Etwas deutlicher fielen die Unterschiede zwischen EG und KG bei der mündlichen Befragung von 45 Personen je Untersuchungsgruppe aus. Die hier interviewten Personen stellten jeweils eine wiederum freiwillige Substichprobe der schriftlich Befragten dar. Die inhaltliche Analyse der umfangreichen Gesprächstranskripte lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Befragten der EG können ausführlicher und differenzierter Auskunft über die mutmaßlichen Ursachen ihrer Regelverstöße berichten.
- Etwa die Hälfte der Befragten gab an, dass sie durch die FES-Teilnahme zu einer neuen Beurteilung ihrer Regelverstöße gekommen sei.
- Die Bedeutung des Autofahrens ist bei den Teilnehmenden am FES etwas höher und die Vermeidung weiterer Punkte beruflich und privat wichtiger als für die Vergleichspersonen. Insofern lässt sich den FES-Teilnehmenden eine höhere Änderungsmotivation unterstellen.
- Zudem zeigte sich, dass sich die FES-Teilnehmenden häufiger und intensiver damit auseinandergesetzt haben, wie sich erneute Punkteauffälligkeiten vermeiden lassen; sie äußern mehr Ideen zu sicheren Handlungsoptionen als Personen aus der Kontrollgruppe.
- Zwar sind beide Untersuchungsgruppen ähnlich zuversichtlich, keine erneuten Regelverstöße zu begehen, aber vor allem die FES-Teilnehmenden sind in der Lage, von den Herausforderungen des Alltags und den Problemen bei der Umsetzung von Strategien zur Vermeidung von Regelverstößen zu berichten. Die FES-Teilnehmenden haben sich also intensiver mit ihrem problematischen Fahrverhalten auseinandergesetzt.
- Zum tatsächlichen Fahrverhalten kann anhand der Selbstauskünfte keine gesicherte Aussage getroffen werden.
- Insgesamt bewerten die FES-Teilnehmenden das Seminar positiv. Die Mehrheit der Befragten geht davon aus, dass ihnen das Seminar dabei hilft, zukünftig keine neuen Punkte zu bekommen.

Während die Befragungsergebnisse also Anhaltspunkte für die gewünschte Effektivität von FES auf den Ebenen 1 (Akzeptanz) und 2 (Wissen und Einstellung) des Rahmenmodells nach KIRKPATRICK und KIRKPATRICK (2006) lieferten, sprechen die Ergebnisse der Legalbewährungsstudie mit einem Beobachtungszeitraum von 24 Monaten insgesamt dafür, dass sich die Rückfallgefahr von Teilnehmenden und verkehrsauffälligen Nicht-Teilnehmenden nicht unterscheidet (Resultatebene 4). Vielmehr liegen die beiden Hauptindikatoren „registerpflichtige Verkehrsauffälligkeit“ (Ind.va) und „Entziehung“ (Ind.e) in beiden Gruppen auf demselben Niveau, nämlich für den Auffälligkeitsindikator Ind.va bei 43,6 Prozent in der KG (n = 16.420) und 43,3 Prozent in der EG (N = 1.649), und für den Entziehungsindikator Ind.e bei 2,6 Prozent in der KG und 3,0 Prozent in der EG. Auch ergeben sich in den meisten Untergruppenanalysen keine Unterschiede, die auf systematische Effekte von FES schließen lassen. Ein positiver Effekt ist nur bei weiblichen FES-Teilnehmenden zu verzeichnen: Frauen mit Ermahnung oder Verwarnung zeigen nach Besuch des FES ein regelkonformeres Verhalten als Frauen der KG. Ob dieses explizit auf die Teilnahme am FES und dessen Wirkung zurückzuführen ist, kann anhand des vorliegenden quasi-experimentellen Untersuchungsdesigns nicht geklärt werden.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Die vorgelegte Untersuchung unterliegt wie jede Evaluation einigen Beschränkungen, die es bei der Würdigung der Ergebnisse zu berücksichtigen gilt. Für den Nachweis der Wirksamkeit einer Maßnahme ist es erforderlich, dass sich ein beobachteter Effekt auch kausal auf die Maßnahme zurückführen lässt. Eine Untersuchung kann als intern valide bezeichnet werden, wenn über die manipulierten Bedingungen (hier: FES-Teilnahme im Vergleich zur Nicht-Teilnahme) hinaus keine plausiblen alternativen Bedingungen für das Zustandekommen der Effekte angeführt werden können. Während die Einflüsse aller nicht manipulierten Variablen im Experiment über die zufällige Zuteilung der Probanden auf die Untersuchungsbedingungen (Randomisierung) ausgeglichen werden, d. h. die Effekte von Störvariablen sind in allen Untersuchungsgruppen nach Randomisierung (zumindest in der Erwartung, also „in the long run“) gleich, muss bei der Interpretation quasi-experimenteller Daten die Hilfshypothese gemacht werden, dass alle nicht fokussierten Variablen keine differentiellen Effekte auf die Untersuchungsgruppen ausüben. Vereinfacht gesagt muss davon ausgegangen werden, dass sich die FES-Teilnehmenden vor der Seminarteilnahme nicht von den Vergleichspersonen unterscheiden. Um diese Situation herzustellen, wurden die Vergleichspersonen sowohl in der Befragung als auch in der Legalbewährungsstudie im Hinblick auf die verfügbaren relevanten Eigenschaften der FES-Teilnehmenden ausgewählt (Matching). Obwohl der Ziehungsprozess der Vergleichspersonen ähnlich verlief, ist davon auszugehen, dass die interne Validität der Befragungsstudie im Vergleich zur Legalbewährungsstudie gering ist. Denn eine Sicherung der internen Validität im Quasi-Experiment ist insbesondere dann möglich, wenn die Werte der interessierenden abhängigen Variablen vor der Behandlung als Kontrollvariable herangezogen werden. Dies war in der Legalbewährungsuntersuchung der Fall, denn die Maßnahmenstufe, also die eingetragenen Punkte im FAER, waren wesentliches Matchingkriterium und stellen zugleich auch die interessierende abhängige Variable dar. In der Befragung war eine Kontrolle der Vortestwerte nicht möglich, da keine Befragung vor der Teilnahme stattgefunden hat.

Ein weiterer Unterschied besteht darin, dass in der Legalbewährung praktisch keine Selektionseffekte (aufgrund von Antwortausfällen) zur Verzerrung der Ergebnisse haben führen können. Hingegen muss in der Befragung zusätzlich angenommen werden, dass die Selbstselektion (freiwillige Teilnahme an der Befragung, freiwillige Bereitschaft zum Interview) in beiden Untersuchungsgruppen gleiche Auswirkungen auf die Antworten haben. Kurz gesagt: Die Validität der Legalbewährungsstudie ist als hoch zu beurteilen, die Validität der Befragung als fraglich.

Über die Frage der internen Validität hinaus kommt als weiteres Problem für die Interpretation der Ergebnisse hinzu, dass die verwendeten Vergleichsgruppen unbehandelt sind. Der Kontrast einer behandelten zu einer unbehandelten Gruppe erlaubt es jedoch nicht, die eigentlich interessierenden maßnahmenspezifischen (Netto-)Wirkungen (nämlich die verhaltensverbessernde Wirkung von FES) von möglicherweise auftretenden sog. interventionsgebundenen Wirkungen zu separieren (vgl. HAGER, PATRY & BREZING, 2000). Interventionsgebundene Wirkungen bezeichnen Effekte, die allein deshalb auftreten, weil interveniert wird (z. B. aufgrund der sozialen Interaktion im Seminar), gehen aber nicht auf die eigentlichen Inhalte der Intervention zurück. Interventionsgebundene Wirkungen sind also eng verwandt mit dem bekannteren Placeboeffekt, den es bei der Würdigung einer Behandlung herauszurechnen gilt. Würde man in der vorliegenden Untersuchung also gewünschte Unterschiede beobachten, könnten diese zu einem unbekannten Anteil auf Placeboeffekte zurückgehen.

Schließlich kann bei Fragebögen, die keine testtheoretische Prüfung unterlaufen haben – und bei denen empirisch nicht begründet wurde, was wirklich gemessen wird –, stets in Abrede gestellt werden, dass sie das Zielmerkmal erfassen. Dieses Argument gegen die Gültigkeit von Fragebögen, die im Rahmen von Evaluationen sozusagen ad hoc eingesetzt werden, ist zulässig und schwer zu widerlegen. Ob sich mit den inhaltlich begründeten und von Experten ausgewählten Fragen das interessierende Merkmal erfassen lässt, bleibt vorerst im Dunkeln. Eine gewisse Validierung des Fragebogens wird erst durch die Verknüpfung der Befragungs- mit den Legalbewährungsdaten im weiteren Projektverlauf möglich sein. Bei der Interpretation muss hier zunächst die Gültigkeit der Instrumente angenommen werden. Zu den Größen der beobachteten Effekte in der schriftlichen Befragung sei noch angemerkt: Diese hängt natürlich unmittelbar mit der Auswahl der Inhalte und der konkreten Formulierung der Fragen zusammen. Sofern es also tatsächlich Unterschiede zwischen den Gruppen gibt, wird die Größe des Effektes auch durch den Konstrukteur der Fragen erzeugt.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Wie sollten nun in der vorliegenden Evaluation mögliche Befunde zu einem Gesamturteil verdichtet werden? Die logische Struktur des zugrundeliegenden Modells von KIRKPATRICK und KIRKPATRICK kann vereinfacht als Abfolge notwendiger Bedingungen beschrieben werden, die Zielerreichung auf Ebene 1 ist Voraussetzung für eine mögliche Zielerreichung auf Ebene 2, deren Zielerreichung wiederum notwendig ist für eine mögliche Wirksamkeit auf Ebene 3 etc. Diese Logik mag naiv erscheinen, für eine Eindeutigkeit der Ergebnisinterpretation aber ist diese erforderlich. Naiv mag sie z. B. deshalb anmuten, weil auch bei fehlender Akzeptanz eines Unterrichts durchaus Lernen stattfinden kann. Gleichermaßen können Einstellungsänderungen in Gang gesetzt werden, ohne dass Lernen stattgefunden hat. Dann jedoch bleibt fraglich, ob Einstellungs- oder auch Verhaltensänderungen auf das Seminar und seine Inhalte zurückgehen, oder anderweitig bewirkt wurden. Im Sinne dieses schlichten Modells ist daher zu fordern, dass die Wirksamkeit der Maßnahme erst dann gezeigt wurde, wenn sich die gewünschten Effekte auf allen Ebenen einstellen.

Aufgrund der wesentlich höheren Validität kommt der Legalbewährungsuntersuchung im Vergleich zur Befragung ein sehr viel größeres Gewicht bei der Verknüpfung der Ergebnisse zu. Die Überlegenheit von FES-Teilnehmenden (also geringeres Rückfallrisiko) im Vergleich zu gleichermaßen verkehrsauffälligen Kraftfahrern, die nicht an FES teilgenommen haben, stellt eine notwendige Bedingung für das Gesamturteil dar, dass FES eine verhaltensverbessernde Wirkung hinsichtlich der Verkehrssicherheit besitzt. Der Stellenwert der Befragung für die Verknüpfung der Ergebnisse ist hingegen unklar. Man stelle sich vor, die Befragungsergebnisse sprächen nicht für oder gar gegen die Wirksamkeit, in der Legalbewährung aber wären die FES-Teilnehmenden mit viel geringeren Rückfallzahlen beobachtet worden. Spräche dieses Muster gegen die Weiterführung von FES oder gegen die Gewährung eines Punkteabzugs?

Aus wissenschaftlicher Sicht müssen die Ergebnisse vor dem Hintergrund gesehen werden, dass das FES in seiner jetzigen Konstruktion und Durchführung deutlich von dem ursprünglichen wissenschaftlichen Konzept (GLITSCH et al., 2013), das vor allem eine längere Zeitdauer mit mehr Sitzungen vorsah, abweicht. Dieses hatte sich im Gesetzgebungsverfahren nicht durchgesetzt. Darauf weisen auch WAGNER et al. (2018) hin. KÖNIG und ZENTGRAF (2017) kritisieren, der Gesetzgeber verlange schnelle Änderungen und eine schnelle Zielerreichung. Die zugrundeliegende Problematik sei jedoch durch ein „Schnellverfahren“ in aller Regel nicht zu beeinflussen (KÖNIG & ZENTGRAF, 2017, S. 450). In diesem Zusammenhang verweisen KÖNIG und ZENTGRAF (2017) nochmals auf die Motivation der Teilnehmenden: Weitere Probleme mit den Behörden sollen vermieden werden, eine dauernde Verhaltensänderung wird oftmals nicht angestrebt – Teilnehmende an FES sollen künftig aber das tun, was sie nicht gern tun (z. B. früher aufstehen, Puffer planen etc.) und unterlassen, was sie gerne taten (z. B. mit hoher Geschwindigkeit fahren).

Für Personen, die weder eine Ermahnung noch eine Verwarnung erhalten haben, kann die Teilnahme am Begleiteten Fahren mit 17 (BF17) als Begleitperson eine Motivation zum Besuch eines FES darstellen (BÜTTNER & VOIGT, in Druck). Für die Begleitpersonen innerhalb des BF17 gelten eine Reihe von Voraussetzungen (§ 48a Abs. 5 FeV). Unter anderem dürfen diese Personen zum Zeitpunkt der Beantragung der Fahrerlaubnis im Fahreignungsregister mit nicht mehr als einem Punkt belastet sein. Für Personen mit zwei Punkten kann das Absolvieren eines FES aufgrund der damit verbundenen Punktreduzierung die Voraussetzung zur Teilnahme am BF17 schaffen. Dieser Anlass, verbunden mit einem vergleichsweise niedrigen Punktestand und dem Anspruch an die Begleitperson, Sicherheit beim Führen eines Fahrzeugs zu vermitteln (§ 48a Abs. 4 FeV), könnte einen positiven Einfluss auf die Legalbewährung haben. Auf die Auswirkung unterschiedlicher Teilnahmemotivationen auf die Gesamtwirkung einer Maßnahme verweisen auch WAGNER et al. (2018) in ihrer Studie. Auch sie führen an, dass mit steigendem Punktestand die laut FeV vorgesehene Zeit für die Durchführung der FES insgesamt nicht ausreiche, um dauerhafte Effekte zu erzielen.

Dass es aus Sicht sowohl der Durchführenden der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme als auch der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme an Zeit fehlt, wird durch verschiedene Beiträge nahegelegt: Der BNV thematisierte bereits im Jahr 2015, dass die Aufgabenlast der zwei Sitzungen kaum zu schaffen sei und forderte, zumindest das Gesamtzeitkontingent der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme von 150 Minuten weitgehend in der Eigenverantwortung der Durchführenden frei auf Sitzungen verteilen lassen zu können. Auch MEYER et al. (2017) wünschen ein höheres Zeitkontingent und eigenverantwortliche Aufteilung auf die unterschiedlichen Sitzungen. Sie beurteilen die restriktive Zeitvorgabe in diesem Zusammenhang als kontraindiziert. WAGNER et al. (2018) fordern sogar eine dritte psychologische Sitzung, die drei Monate nach Abschluss des FES erfolgen sollte, um

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

den Transfer der erarbeiteten Lösungsstrategien in den Alltag zu gewährleisten. Ein zeitliches Problem deuten auch die Seminarleitenden der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme an: so berichten VOIGT und BÜTTNER (2015) sowie auch BÜTTNER und VOIGT (in Druck), dass die befragten Fahrlehrerinnen und -lehrer monieren, dass die Zeit oftmals nicht reiche, um die erforderlichen Lehr-Lerninhalte zu vermitteln. Konsequenterweise sei an dieser Stelle aber darauf hingewiesen, dass ein erhöhter Zeitaufwand für das FES auch immer mit einer entsprechenden Erhöhung der Kosten verbunden ist.

MEYER et al. (2017) weisen auf einen weiteren Umstand hin, der zum mangelnden Beleg der verhaltensverbessernden Wirkung der FES beigetragen haben könnte. So ist als Ziel der FES nach § 4a StVG definiert, dass die Teilnehmenden sicherheitsrelevante Mängel in ihrem Verkehrsverhalten und insbesondere in ihrem Fahrverhalten erkennen und abbauen sollen. Es geht also demnach um eine Korrektur auf der Verhaltensebene. Bei der Formulierung der Ziele der beiden Teilmaßnahmen wurde jedoch ausschließlich auf Veränderungen auf der Einstellungsebene hingewiesen:

„Die verkehrspädagogische Teilmaßnahme zielt auf die Vermittlung von Kenntnissen zum Risikoverhalten, die Verbesserung der Gefahrenkognition, die Anregung zur Selbstreflexion und die Entwicklung von Verhaltensvarianten ab“ (§ 42 Abs. 2) und die

„verkehrspsychologische Teilmaßnahme zielt darauf ab, dem Teilnehmer Zusammenhänge zwischen auslösenden und aufrechterhaltenden Bedingungen des regelwidrigen Verkehrsverhaltens aufzuzeigen. Sie soll beim Teilnehmer Reflexionsbereitschaft erzeugen und Veränderungsbereitschaft schaffen“ (§ 42 Abs. 6).

Wenn also die einzelnen Teilmaßnahmen auf eine Veränderung auf der Einstellungsebene abzielen, in der Gesamtschau aber eine „verhaltensverbessernde Wirkung“ (§ 4b StVG) nachgewiesen werden soll, stellt sich die Frage, wie diese erzielt werden soll. Die Teilziele, die § 42 FeV aufzeigt, sind nur notwendige, aber nicht hinreichende Voraussetzungen für Verhaltensänderung. MEYER et al. (2017) schließen, dass sich die Wirkung auf der Verhaltensebene möglicherweise durch das Zusammenwirken der einzelnen Teilmaßnahmen generieren lässt und schlussfolgern, dass es dazu einer Abstimmung zwischen den Seminarleitenden bedarf. Der vorliegende Bericht liefert jedoch Befunde, dass insbesondere diese Abstimmung verbessert werden könnte: Sowohl Verkehrspsychologen als auch Fahrlehrer räumen ein, dass die Abstimmung nicht durchgängig erfolgt (vgl. Kapitel 2.7) und auch einige Teilnehmenden berichten, dass sie nicht den Eindruck hätten, die Teilmaßnahmen seien aufeinander abgestimmt. MEYER et al. (2017) führen an, dass aus dem Nicht-Erreichen des übergeordneten Ziels der FES kein Rückschluss auf die Qualität der Teilmaßnahmen möglich ist. Die thematisierten Aspekte der Prozessqualität seien notwendige Voraussetzung für die Ergebnisqualität, wiesen jedoch Defizite auf. Die Autoren schlagen deshalb vor, die Modalitäten für die Abstimmung der Teilmaßnahmen entsprechend besser zu regeln, um bessere Synergieeffekte zu erzielen und somit das Gesamtziel besser zu erreichen. Die damit verbundenen erhöhten Zeitaufwände und steigenden Kosten des Fahreignungsseminars sehen sie mit einer Kostenersparnis durch Verringerung des Unfallgeschehens kompensiert. Sie legen allerdings nicht ausführlich dar, wie eine Berechnung und Umlage auf die Teilnehmenden der FES erfolgen könnte. Ob eine bessere Abstimmung der Seminarteile die erhofften Synergieeffekte erzielen würde, kann derzeit nicht beantwortet werden.

Weitere Optimierungsansätze werden insbesondere in der Schaffung noch stärkerer Anreize zur Teilnahme (WAGNER et al., 2018) und in einem noch früheren Eingreifen der Behörden (KÖNIG & ZENTGRAF, 2017) gesehen. VOIGT und BÜTTNER (2015) schlagen spezielle Kurse für unterschiedliche Zielgruppen vor, da sich die Tatbestände der Teilnehmenden (z. B. Privatpersonen vs. Berufskraftfahrer) und damit auch die zu vermittelnden Lehr-Lerninhalte der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme stark unterscheiden. An dieser Stelle sei allerdings bemerkt, dass jedwede Änderung, die an der Konzeption der FES vorgenommen würde, eine erneute Evaluation zur Folge haben müsste, um zu beurteilen, ob die beabsichtigte Optimierung eingetreten ist. Es müsste in jedem Fall sorgfältig überlegt werden, ob und wie eine Veränderung der FES vollzogen werden sollte und wie sich die Änderungen potenziell auf die Verkehrssicherheit auswirken könnten.

Die vorgelegten Daten legen folgendes Gesamturteil nahe: FES wird von den Teilnehmenden akzeptiert und es gibt Anhaltspunkte dafür, dass FES-Teilnehmende zur Reflektion ihres Verhaltens angeregt werden und mitunter sogar ihre Einstellung ändern. Diese Befunde werden durch andere Studien (WAGNER et al., 2018) gestützt. Sollte sich dadurch auch das Verhalten der FES-Teilnehmenden geändert haben, was mit dieser Untersuchung nicht direkt beobachtbar war, so haben diese Verhal-

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

tensänderungen nicht in dem Ausmaß stattgefunden, dass es zu einer geringeren Anzahl von Regelverstößen im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmenden, die nicht an FES teilgenommen haben, gekommen ist: Eine verhaltensverbessernde Wirkung der FES konnte anhand der vorliegenden Studie nicht belegt werden.

6 Empfehlungen

Im Hinblick auf die durch einen Modellversuch auf fünf Jahre befristete Regelung zur Reduzierung des Punktestandes („Punkterabatt“) für die freiwillige Teilnahme an einem FES bis zu einem Punktestand von fünf Punkten gem. § 65 Abs. 4 StVG werden nachfolgende Thesen zur möglichen Fortführung der gesetzlichen Regelung bewertet. Die Möglichkeiten zur zukünftigen Regelung stellen sich vor dem Hintergrund der bisherigen Überlegungen und Diskussionen wie folgt dar.

1. Überführung des Modellversuchs in Dauerrecht: Die freiwillige Teilnahme an einem FES führt bis zu einem Punktestand von fünf Punkten zum Abzug von einem Punkt. Der Besuch eines FES führt jeweils nur einmal innerhalb von fünf Jahren zu einem solchen Punktabzug.
2. Erweiterung der Möglichkeit eines Punktabzugs: Die freiwillige Teilnahme an einem FES führt bis zu einem Punktestand von sieben Punkten – bisher nur bis zu fünf Punkten – zum Abzug von einem Punkt. Der Besuch eines FES führt jeweils nur einmal innerhalb von fünf Jahren zu einem solchen Punktabzug.
3. Auslaufen des Modellversuchs „Punkterabatt“: Die Teilnahme an einem FES erfolgt weiterhin freiwillig. Das FES steht damit weiterhin als Hilfsangebot für Fahrerinnen und Fahrer zur Verfügung, um ihr Verkehrsverhalten zu modifizieren und sie dabei zu unterstützen wieder regelkonform am Verkehr teilzunehmen. Eine Teilnahme ist jedoch nicht mehr mit einem Punktabzug verbunden.
4. Einführung einer verbindlichen Teilnahme an einem FES: Bei Erreichen eines bestimmten Punktestandes müssen Fahrerinnen und Fahrer die Teilnahme an einem FES nachweisen. Der Punktestand, bei dem die Teilnahme erfolgen soll, müsste dann ebenso diskutiert werden, wie die Konsequenzen eines fehlenden Nachweises der Teilnahme.

Auf Basis der vorliegenden Studien kann eine verhaltensverbessernde Wirkung der FES nicht belegt werden. Hervorzuheben ist allerdings ein positiver Effekt, den die FES-Teilnahme anscheinend auf die weiblichen Teilnehmer hat, sowie die hohe Akzeptanz bei den Teilnehmenden. Damit untermauern die Befunde die Möglichkeit 1, nämlich die Überführung des Modellversuchs in Dauerrecht. Ein Punktabzug für die freiwillige Teilnahme an einem FES bis zu einem Punktestand von fünf Punkten erscheint für die Verkehrssicherheit unschädlich und kann einen guten Anreiz zur Teilnahme bieten. Darüber hinaus kann er für punktebelastete Personen die Übernahme der Rolle des Begleitenden im Rahmen des BF17 ermöglichen. Der Besuch eines Fahreignungsseminars sollte wie bisher jeweils nur einmal innerhalb von fünf Jahren zu einem Punktabzug führen.

Da die im StVG angestrebte verhaltensverbessernde Wirkung der FES nicht bei allen Zielgruppen belegt werden konnte, käme auch Möglichkeit 3 in Betracht: das Auslaufen des Modellversuchs. Die Teilnahme an einem FES könnte in diesem Fall weiterhin freiwillig erfolgen und stünde damit weiterhin als Hilfsangebot für Fahrerinnen und Fahrer zur Modifizierung ihres Verkehrsverhaltens zur Verfügung. Die Teilnahme wäre jedoch nicht mehr mit einem Punktabzug verbunden, was vermutlich zu einer deutlichen Reduzierung der Teilnahmezahlen führen würde.

Sowohl bei Möglichkeit 1 als auch bei Möglichkeit 3 wäre nachfolgend zu diskutieren, ob durch die angesprochenen Vorschläge zur Optimierung ein verbesserter Erfolg der Seminare erzielt werden könnte. Es konnten keine Befunde erhoben werden, die nahelegen, Möglichkeit 2 (Erweiterung der Möglichkeit eines Punktabzugs) oder 4 (Einführung einer verbindlichen Teilnahme an einem FES) in Betracht zu ziehen.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Literatur

ALBRECHT, F. & KEHR, T. (2013). Die Reform des Verkehrszentralregisters. Deutsches Autorecht, 83, 437-447.

ALBRECHT, F. & KEHR, T. (2015). Gesetzliche Neuregelungen zur Berechnung des Punktestandes bei Mehrfachtätern. Deutsches Autorecht, 85, 12-17.

ALBRECHT, F., KEHR, T. & LEDWIG, T. (2015). Neuregelungen für die Fahrzeugzulassung und die Punkteberechnung bei Mehrfachtätern. Straßenverkehrsrecht, 15, 161-171.

BERUFSVERBAND NIEDERGELASSENER VERKEHRSPSYCHOLOGEN e. V. (BNV) (2015). Verkehrspsychologie im Fahreignungsseminar - Kompendium für Psychologen und Behörden. Version 1.10 vom 23.02.2015. Zugriff am 14.12.2018 unter http://www.bnv.de/VB_Punkt/Verkehrspsychologie%20im%20Fahreignungsseminar%20110.pdf

BORG, I. & GABLER, S. (2002). Zustimmungsanteile und Mittelwerte von Likert-skalierten Items. ZUMA Nachrichten, 50, 7-20.

BORTZ, J. & DÖRING, N. (2006). Forschungsmethoden und Evaluation für Human- und Sozialwissenschaftler. Heidelberg: Springer.

BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG (2018). Raumordnungsregionen. Zugriff am 14.12.2018 unter https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raumbeobachtung/Downloads/downloads_node.html

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR (2018). Kampagne Begleitetes Fahren (BF17). Zugriff am 14.12.2018 unter https://www.bf17.de/startseite.html

BÜTTNER, M. & VOIGT, J. (in Druck). Ergebnisse der formativen Evaluation der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars. Zeitschrift für Verkehrssicherheit.

DIAMANTOPOULOU, K., CAMERON, M., DYTE, D. & HARRISON, W. (1997). The relationship between demerit points accrual and crash involvement. Report No. 116. Clayton, Victoria: Monash University Accident Research Centre.

GLITSCH, E., M. BORNEWASSER, STURZBECHER, D., BREDOW, B., KALTENBAEK, J. & BÜTTNER, M. (2013). Intervention für punkteauffällige Fahrer - Konzeptgrundlagen des Fahreignungsseminars. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M241. Bergisch Gladbach, Bundesanstalt für Straßenwesen.

GOLLWITZER, P. M., SHEERAN, P., MICHALSKI, V. & SEIFERT, E. A. (2009). When intentions go public: Does social reality widen the intention-behavior gap? Psychological Science, 20, 612-618.

HAGER, W. (2004). Testplanung zur statistischen Prüfung psychologischer Hypothesen. Göttingen: Hogrefe.

HAGER, W., PATRY, J.-L. & BREZING, H. (Hrsg.) (2000). Evaluation psychologischer Interventionsmaßnahmen. Bern: Hans Huber.

HOLTE, H. (2012). Einflussfaktoren auf das Fahrverhalten und Unfallrisiko junger Fahrerinnen und Fahrer. Dissertation an der Philosophischen Fakultät der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn (urn:nbn:de:hbz:5-28590).

KIRKPATRICK, D. L. & KIRKPATRICK, J. D. (2006). Evaluating training programs. San Francisco: Berrett-Koehler Publishers.

KLIPP, S. (2012). Warum Eignung nicht gleich Eignung ist: Das Sicherheitsrisiko nach Wiedererlangung der Fahreignung. 8. ADAC/BASt Symposium 2012. ADAC und BASt, Baden-Baden.

KLIPP, S. (2013). Vorwort zu GLITSCH, E., M. BORNEWASSER, STURZBECHER, D., BREDOW, B., KALTENBAEK, J. & BÜTTNER, M. (2013). Intervention für punkteauffällige Fahrer - Konzeptgrundlagen des Fahreignungsseminars. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M241. Bergisch Gladbach, Bundesanstalt für Straßenwesen.

KOLBERT-RAMM, C. (2005). Wirksamkeit der Aufbauseminare für Kraftfahrer. Unveröffentlichter Schlussbericht zum Forschungsprojekt FE 82.071/1995 der Bundesanstalt für Straßenwesen.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

KOLLBACH, B., MÜLLER, D., RUDINGER, G., SCHUBERT, W. & SCHULTE, K. (Hrsg.) (2014). Das Fahreignungsseminar in der Praxis. Handbuch zur Weiterbildung von Seminarleitern des Fahreignungsseminars. Schriftenreihe Fahreignung. Bonn: Kirschbaum Verlag.

KOLLBACH, B. & SCHUBERT, W. (2014). „Mobil bleiben“ – Die verkehrspsychologische Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars nach dem Konzept von DEKRA. In B. KOLLBACH, D. MÜLLER, G. RUDINGER, W. SCHUBERT & K. SCHULTE (Hrsg.), Das Fahreignungsseminar in der Praxis (S. 62-92). Bonn: Kirschbaum Verlag.

KÖNIG, B. & ZENTGRAF, M. (2017). Drei Jahre Fahreignungsseminar. Erfahrungen mit der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme (eine Zwischenbilanz). Straßenverkehrsrecht, 17, 446-451.

KRAFTFAHRT-BUNDESAMT (2018a). Anzahl der Teilnahmen an Fahreignungsseminaren seit dem 1. Mai 2014. Zugriff am 14.12.2018 unter https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftfahrer/Verkehrsauffaelligkeiten/Fahreignungsseminar/fahreignungsseminar_zeitreihe.html

KRAFTFAHRT-BUNDESAMT (2018b). Anzahl der Teilnahmen an Fahreignungsseminaren nach Bundesland. Zugriff am 14.12.2018 unter https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftfahrer/Verkehrsauffaelligkeiten/Fahreignungsseminar/fahreignungsseminar_bula.html?nn=1388474

KRAFTFAHRT-BUNDESAMT (2018c). Anzahl der Teilnahmen an Fahreignungsseminaren nach Geschlecht und Lebensalter. Zugriff am 14.12.2018 unter https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftfahrer/Verkehrsauffaelligkeiten/Fahreignungsseminar/fahreignungsseminare_altergeschl.html?nn=1388474

KRAFTFAHRT-BUNDESAMT (2018d). Bestand im Fahreignungsregister (FAER) am 1. Januar 2017. Zugriff am 14.12.2018 unter https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftfahrer/Verkehrsauffaelligkeiten/Bestand_FAER_VZR/bestand_faer_node.html

KRAFTFAHRT-BUNDESAMT (2018e). Im VZR/FAER eingetragene Personen am 1. Januar der Jahre 2008 bis 2017 nach Geschlecht. Zugriff am 14.12.2018 unter https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftfahrer/Verkehrsauffaelligkeiten/Bestand_FAER_VZR/2017_faer_b_zeitreihe.html?nn=667088

KÜHNE, M. & DOMBROWSKI, K. (2018). Evaluation des Modellversuchs AM 15: Teil 1 - Verkehrsbewährungsstudie. (in Vorbereitung).

KÜHNE, M. & HUNDERTMARK, T. (2016). Legalbewährung verkehrsauffälliger Kraftfahrer nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 265. Bremen: Fachverlag NW in der Carl Schünemann Verlag GmbH.

LEUTNER, D. & LIEBERTZ, P. (2004). Gutachten über die Qualität von Aufbauseminaren zur Nachschulung von Fahranfängern (ASF) und Punkteauffälligen (ASP) und über die Wirksamkeit ihrer Überwachung. Im Auftrag von Niedersächsischem Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr, Ministerium für Wohnungswesen, Städtebau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt und Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern.

LÜDTKE, O., ROBITZSCH, A., TRAUTWEIN, U. & KÖLLER, O. (2007). Umgang mit fehlenden Werten in der psychologischen Forschung. Psychologische Rundschau, 58, 103-117.

MAYRING, P. (2010). Qualitative Inhaltsanalyse. Weinheim: Beltz.

MEYER, H. (2010). Verkehrs-Intervention in Deutschland - Empirische Befunde und Zukunftsperspektiven. Blutalkohol, 47, 61-88.

MEYER, H., SCHMITZ, J., VETTER, J. & KLEPZIG, P. (2017). Ein Beitrag zur Qualitätssicherung des Fahreignungsseminars - Umfrageergebnisse zur Prozessqualität der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 63, 25-31.

RUDINGER, G., HILGER, N. & SCHMITZ, M. (2009). Re-Evaluation IFT, Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung gemäß § 70 FeV. Unveröffentlichter Bericht.

RUDINGER, G., HILGER, N. & SINDERN, E. (2014). Methodenstudie zur Evaluation der Fahreignungsseminare. Bergisch Gladbach, Bundesanstalt für Straßenwesen.

SCHADE, F.-D. (2005). Lebt gefährlich, wer im Verkehrszentralregister steht? Das Verkehrszentralregister als Prädiktor des habituellen Verkehrsrisikos. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 51, 7-13.

SCHADE, F.-D., & Heinzmann, H.-J. (2011). Legalbewährung verkehrsauffälliger Kraftfahrer nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis - Zwischenbericht. Flensburg, Kraftfahrt-Bundesamt (KBA).

SCHNELL, R. (2012). Survey-Interviews. Wiesbaden: Springer VS.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

SCHUBERT, W., DITTMANN, V. & BRENNER-HARTMANN, J. (Hrsg.) (2013). Beurteilungskriterien: Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung. Bonn: Kirschbaum.

SHEERAN, P. (2002). Intention-behaviour relations: A conceptual and empirical review. European Review of Social Psychology, 12, 1-36.

SINDERN, E. M. & RUDINGER G. (2011). Evaluation der Freiwilligen Fortbildungsseminare für Fahranfänger (FSF), Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 214, Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.

STATISTISCHES BUNDESAMT (2018a). Fehlverhalten der Fahrzeugführer bei Unfällen mit Personenschaden. Zugriff am 14.12.2018 unter https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/Tabellen/FehlverhaltenFahrzeugfuehrer.html

STATISTISCHES BUNDESAMT (2018b). Polizeilich erfasste Unfälle. Zugriff am 14.12.2018 unter https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/Tabellen_/Strassenverkehrsunfaelle.html

VdTÜV (2015). Fahreignungsseminare auf der Erfolgsspur/Fahrlehrer und VdTÜV-Verkehrspsychologen ziehen positive Zwischenbilanz. Pressemitteilung vom 29. April 2015. Zugriff am 17.12.2018 unter https://www.vdtuev.de/news/fahreignungsseminare-auf-der-erfolgsspur?context=e3068ebc9b4940b0b56ad4576ca633bd

VOIGT, J. & BÜTTNER, M. (2015). Formative Evaluation der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars - erste Ergebnisse. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 61, 247-251.

WAGNER, T., FRIEBEL, P., KOLLBACH, B. & RÖTTJER, M. (2018). Effektivität des Fahreignungsseminars und Ansätze zur Optimierung. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 64, 33-44

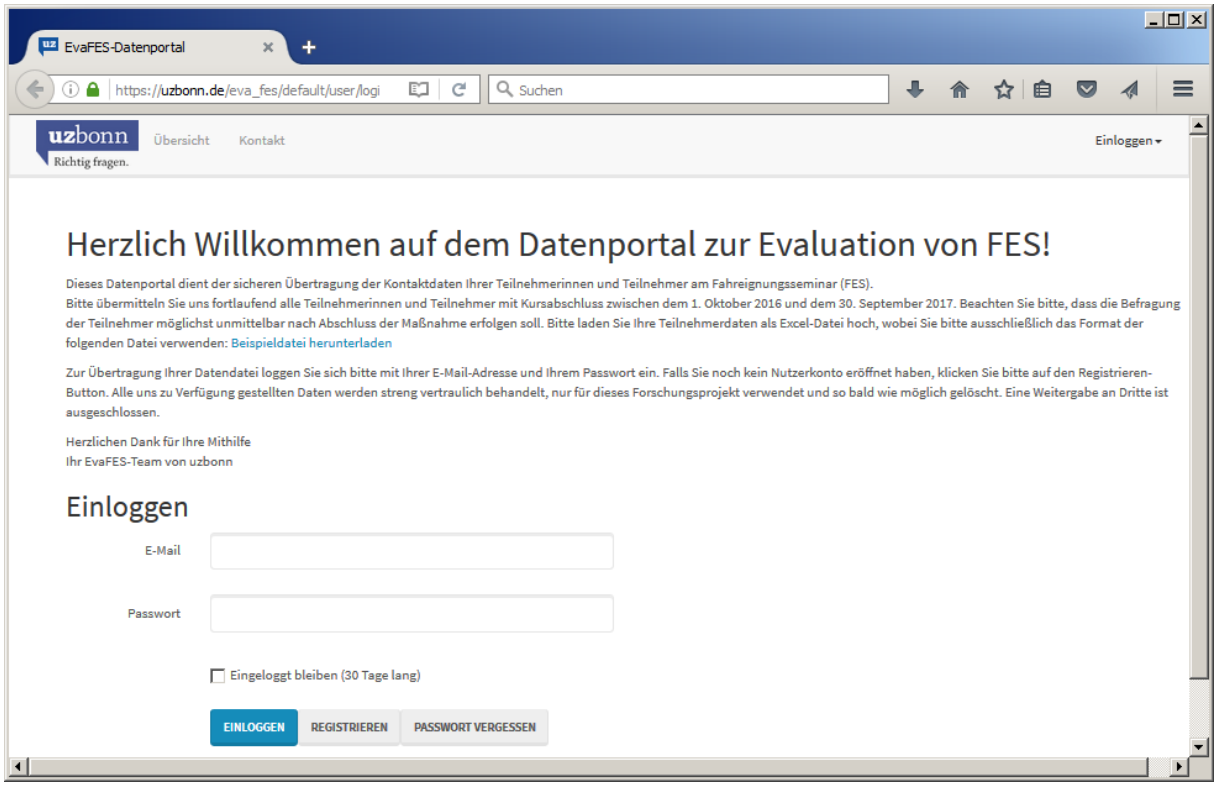
WILLMES-LENZ, G. E., PRÜCHER, F. & GROSSMANN, H. (2009). Evaluation der Fahranfängermaßnahmen „Begleitetes Fahren ab 17“ und „Freiwillige Fortbildungsseminare für Inhaber der Fahrerlaubnis auf Probe“. Ergebnisstand November 2009. Dritter Bericht zum AP-Projekt F1100.4408016 „Evaluation Fahranfängermaßnahmen“ der Bundesanstalt für Straßenwesen.

WINKLER, W., JACOBSHAGEN, W. & NICKEL, W.-R. (1988). Wirksamkeit von Kursen für wiederholt alkoholauffällige Kraftfahrer. Bergisch-Gladbach, Bundesanstalt für Straßenwesen.

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

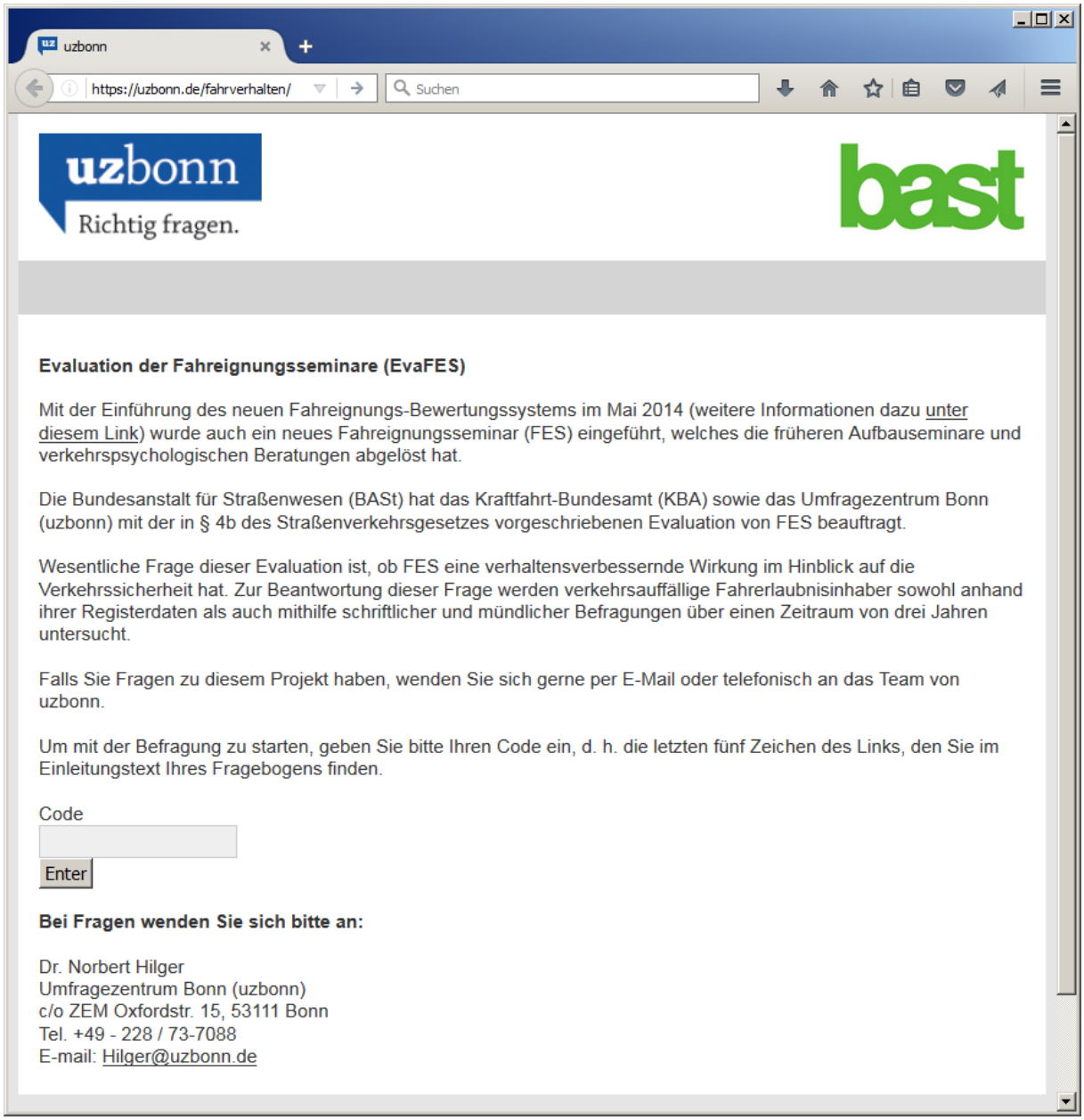
Anhang

A Startseite des Datenportals zur Übertragung der Teilnehmeradressen an das uzbonn



Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

B Startseite der Online-Befragung



Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

C Anschreiben, Einwilligung und Fragebogen der EG

Bundesanstalt für Straßenwesen

uzbonn /Fahreignungsseminar (FES) · Oxfordstr. 15 · D-53111 Bonn

Umfragezentrum Bonn
Prof. Rudinger GmbH
Gesellschaft für empirische
Sozialforschung und Evaluation

Ihr Ansprechpartner:
Prof. Dr. Georg Rudinger
% ZEM · Oxfordstr. 15
D-53111 Bonn
Tel: +49 (0)228 7362316
Mail: rudinger@uzbonn.de
Web: www.uzbonn.de

Ihre Mithilfe im Forschungsprojekt „EvaFES“

Bonn, 16. April 2018

Sehr geehrte ,

im Auftrage der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) führe ich mit meiner Forschungsgruppe eine bundesweite Befragung im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Evaluation der Fahreignungsseminare (FES) durch. Dabei bitte ich Sie um Ihre Hilfe.

Wie Sie es sicher schon selbst erlebt haben, verhalten sich die Menschen im Straßenverkehr nicht alle gleich. Vielmehr unterscheiden sich die Menschen hinsichtlich ihrer Fahrerfahrung, ihrer Fahrleistung und ihrer Aktionen in bestimmten Verkehrssituationen. Wir möchten wissen, wie das bei Ihnen ist, also wie Sie ihr eigenes Fahrverhalten beschreiben würden.

Wir befragen unter anderem Personen, die an einem Fahreignungsseminar teilgenommen haben. Hierfür haben die Anbieter von FES die Adressen ihrer Teilnehmer gemäß § 4a des Straßenverkehrsgesetzes an uns als von der BASt mit der Evaluierung beauftragtes Institut übermittelt; hierunter befand sich auch Ihre Adresse.

Wir garantieren Ihnen den vertraulichen Umgang mit Ihren Angaben. Der Fragebogen enthält aus technischen Gründen einen individuellen Link, mit welchem Sie auch online an der Befragung teilnehmen können. In diesem Zusammenhang weisen wir – auch hinsichtlich des Datenschutzes – auf die Einwilligungserklärung hin, die Sie bitte im beiliegenden Rückumschlag unterschrieben an das uzbonn zusammen mit dem bearbeiteten Fragebogen übersenden. Sofern Sie den Fragebogen online ausfüllen möchten, versenden Sie bitte nur die unterschriebene Einwilligungserklärung per Post.

Für Rückfragen können Sie unsere Forschungsgruppe unter 0228/7362316 erreichen. Selbstverständlich stehe ich Ihnen auch persönlich für ein Gespräch zur Verfügung.

Die Verwendbarkeit der Ergebnisse hängt entscheidend davon ab, dass jeder Fragebogen ausgefüllt und zurückgeschickt wird. Wir bitten Sie daher herzlich, sich Zeit für die Beantwortung unserer Fragen zu nehmen. Sie helfen uns dadurch wirklich sehr. Beachten Sie bitte ferner, dass unter allen Teilnehmern der schriftlichen Befragung Tankgutscheine im Werte von je € 25,- verlost werden, wobei jeder fünfte Befragte gewinnt. Ihre Teilnahme an dieser Befragung ist freiwillig.

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

Mit freundlichen Grüßen

(Prof. Dr. Georg Rudinger)

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

☐ Herr ☐ Frau

Name, sämtliche Vornamen: .....

Geburtsname: .....

Geburtsdatum: ..... (TT.MM.JJJJ)

Geburtsort: .....

Wohnort: ..... (Straße, Hausnummer)

..... (Postleitzahl, Ort)

Einwilligungserklärung

Hiermit erkläre ich mein Einverständnis, dass das Umfragezentrum Bonn (uzbonn, Oxfordstr. 15, 53115 Bonn, www.uzbonn.de) im Rahmen der Evaluation des Fahreignungsseminars (EvaFES) meine personenbezogenen Daten zum Zwecke der zweimaligen Abfrage im Fahreignungsregister sowie der Verknüpfung von Registerdaten mit meinen Angaben in der vorliegenden Befragung an das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) übermittelt. Die Daten werden ausschließlich in anonymer Form und nur im Rahmen dieser wissenschaftlichen Evaluationsstudie ausgewertet.

Meine personenbezogenen Daten werden sowohl beim uzbonn als auch beim KBA nach Abschluss der Evaluation endgültig gelöscht. uzbonn erklärt, dass meine personenbezogenen Daten ausschließlich durch Mitarbeiter verarbeitet werden, die zur Geheimhaltung verpflichtet sind.

Diese Einwilligung kann ich jederzeit gegenüber dem KBA (Kraftfahrt-Bundesamt, 24932 Flensburg) widerrufen. Mir ist bekannt, dass mir kein Nachteil entsteht, wenn ich nicht einwillige.

....

Ort, Datum Unterschrift der/des Befragten

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Fragebogen der EG

Fragebogen zum Fahrverhalten von KraftfahrerInnen

Liebe Teilnehmerin, lieber Teilnehmer,

die folgende Befragung wird im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) durchgeführt. Sie dient der gesetzlich vorgeschriebenen Evaluation der Fahreignungsseminare. Dazu werden Ihre persönliche Bewertung der Maßnahme und Einstellungen zu verschiedenen verkehrsrelevanten Themen erfasst.

Ihre personenbezogenen Daten werden gemäß den gesetzlichen Datenschutzbestimmungen absolut vertraulich behandelt, anonym ausgewertet, nur für dieses Forschungsprojekt verwendet und am Ende gelöscht. Eine Weitergabe an Dritte ist ausgeschlossen.

Sie können den vorliegenden Fragebogen auch online ausfüllen unter folgender Adresse: https://uzbonn.de/fahrverhalten/x74dei

Zunächst geht es um Ihre Bewertung des Fahreignungsseminars. Bitte geben Sie an, inwieweit Sie den folgenden Aussagen zustimmen.

1. **Es war eine gute Entscheidung, an dem Fahreignungsseminar teilzunehmen.**
   - ☐ Stimme voll und ganz zu
   - ☐ Stimme eher zu
   - ☐ Stimme eher nicht zu
   - ☐ Stimme überhaupt nicht zu

2. **Die Hausaufgaben erscheinen mir als Zeitverschwendung.**
   - ☐ Stimme voll und ganz zu
   - ☐ Stimme eher zu
   - ☐ Stimme eher nicht zu
   - ☐ Stimme überhaupt nicht zu

3. **Ich möchte die vereinbarten Ziele einhalten.**
   - ☐ Stimme voll und ganz zu
   - ☐ Stimme eher zu
   - ☐ Stimme eher nicht zu
   - ☐ Stimme überhaupt nicht zu

4. **Das Seminar hat mir sinnvolle Strategien aufgezeigt, in Zukunft sicherer Auto zu fahren.**
   - ☐ Stimme voll und ganz zu
   - ☐ Stimme eher zu
   - ☐ Stimme eher nicht zu
   - ☐ Stimme überhaupt nicht zu

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Fragebogen der EG *(Fortsetzung)*

Bitte geben Sie an, inwieweit Sie den folgenden Aussagen zum Fahreignungsseminar zustimmen.

5. Durch das Seminar habe ich viel über meine eigenen Gewohnheiten gelernt.

☐ Stimme voll und ganz zu
☐ Stimme eher zu
☐ Stimme eher nicht zu
☐ Stimme überhaupt nicht zu

6. Nach dem Fahreignungsseminar werde ich so fahren wie vorher.

☐ Stimme voll und ganz zu
☐ Stimme eher zu
☐ Stimme eher nicht zu
☐ Stimme überhaupt nicht zu

7. Die Seminarsitzungen von Fahrlehrer und Verkehrspsychologe schienen mir aufeinander abgestimmt.

☐ Stimme voll und ganz zu
☐ Stimme eher zu
☐ Stimme eher nicht zu
☐ Stimme überhaupt nicht zu

Weitere Fragen zum Fahreignungsseminar:

8. Warum haben Sie am Fahreignungsseminar teilgenommen?
Mehrere Antworten sind möglich.

☐ Wegen des Punkterabatts
☐ Weil ich lernen wollte, wie ich sicherer Autofahren kann.
☐ Eine andere Person hat mich zu der Teilnahme motiviert.
☐ Sonstiges, und zwar: _____

9. Haben Sie durch die Teilnahme am Fahreignungsseminar einen Punkterabatt erhalten?

☐ Ja
☐ Nein

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Fragebogen der EG *(Fortsetzung)*

Im Folgenden geht es um Ihre Meinung zu Verkehrsregeln. Bitte geben Sie an, inwieweit Sie den folgenden Aussagen zustimmen.

10. Geschwindigkeitsbegrenzungen sind für einen erfahrenen Fahrer meistens unnötig.

☐ Stimme voll und ganz zu
☐ Stimme eher zu
☐ Stimme eher nicht zu
☐ Stimme überhaupt nicht zu

11. Wenn man es eilig hat, überschreitet jeder schon mal die eine oder andere Verkehrsregel.

☐ Stimme voll und ganz zu
☐ Stimme eher zu
☐ Stimme eher nicht zu
☐ Stimme überhaupt nicht zu

12. Verkehrsverstöße werden zu hart bewertet, so dass man schon bei geringfügigen Verstößen Punkte bekommt.

☐ Stimme voll und ganz zu
☐ Stimme eher zu
☐ Stimme eher nicht zu
☐ Stimme überhaupt nicht zu

13. Wenn man nicht erwischt wird, kann man schon mal gegen die eine oder andere Verkehrsregel verstoßen.

☐ Stimme voll und ganz zu
☐ Stimme eher zu
☐ Stimme eher nicht zu
☐ Stimme überhaupt nicht zu

Und welche der folgenden Verhaltensweisen kommen bei Ihnen beim Autofahren schon einmal vor?

14. Mich beim Fahren von meiner Ungeduld leiten lassen.

☐ Kommt häufiger vor
☐ Kommt manchmal vor
☐ Kommt selten vor
☐ Kommt nie vor

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Fragebogen der EG *(Fortsetzung)*

Welche der folgenden Verhaltensweisen kommen bei Ihnen beim Autofahren schon einmal vor?

15. Mich beim Fahren von meinen Gefühlen ablenken lassen.

☐ Kommt häufiger vor
☐ Kommt manchmal vor
☐ Kommt selten vor
☐ Kommt nie vor

16. Verkehrsregeln ignorieren.

☐ Kommt häufiger vor
☐ Kommt manchmal vor
☐ Kommt selten vor
☐ Kommt nie vor

17. Die Geschwindigkeit halten, obwohl die Straßen eigentlich zu voll sind.

☐ Kommt häufiger vor
☐ Kommt manchmal vor
☐ Kommt selten vor
☐ Kommt nie vor

18. Beim Autofahren telefonieren.

☐ Kommt häufiger vor
☐ Kommt manchmal vor
☐ Kommt selten vor
☐ Kommt nie vor

19. Im fließenden Verkehr meinem Vordermann dicht auffahren.

☐ Kommt häufiger vor
☐ Kommt manchmal vor
☐ Kommt selten vor
☐ Kommt nie vor

20. Mich beim Fahren von meinem Zeitdruck leiten lassen.

☐ Kommt häufiger vor
☐ Kommt manchmal vor
☐ Kommt selten vor
☐ Kommt nie vor

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Fragebogen der EG *(Fortsetzung)*

Bitte geben Sie nun an, inwieweit die folgenden Aussagen auf Sie zutreffen.

21. Ich fahre lieber zu langsam als zu schnell.
- ☐ Trifft voll und ganz zu
- ☐ Trifft eher zu
- ☐ Trifft eher nicht zu
- ☐ Trifft überhaupt nicht zu

22. Ich fahre häufig schneller als es erlaubt ist.
- ☐ Trifft voll und ganz zu
- ☐ Trifft eher zu
- ☐ Trifft eher nicht zu
- ☐ Trifft überhaupt nicht zu

23. Wenn ich spät dran bin, fahre ich schon mal riskant.
- ☐ Trifft voll und ganz zu
- ☐ Trifft eher zu
- ☐ Trifft eher nicht zu
- ☐ Trifft überhaupt nicht zu

24. Auch bei starkem Verkehr versuche ich, zügig mein Ziel zu erreichen.
- ☐ Trifft voll und ganz zu
- ☐ Trifft eher zu
- ☐ Trifft eher nicht zu
- ☐ Trifft überhaupt nicht zu

25. Ich kann beim Fahren ohne Probleme telefonieren.
- ☐ Trifft voll und ganz zu
- ☐ Trifft eher zu
- ☐ Trifft eher nicht zu
- ☐ Trifft überhaupt nicht zu

26. Wenn mein Vordermann mir keinen Platz macht, fahre ich dichter auf.
- ☐ Trifft voll und ganz zu
- ☐ Trifft eher zu
- ☐ Trifft eher nicht zu
- ☐ Trifft überhaupt nicht zu

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Fragebogen der EG *(Fortsetzung)*

Nun folgen einige Fragen zu den Themen Geschwindigkeit, Abstandhalten und Überholen. Um möglichst realistische Angaben zu erhalten, bitten wir Sie, auf die Hilfe von Dritten oder auf die Nutzung des Internets bei der Beantwortung der Fragen zu verzichten.

27. Sie fahren mit 30 km/h. Dabei beträgt der Bremsweg bei einer normalen Bremsung 9 Meter nach der Faustformel. Wie lang ist der Bremsweg unter gleichen Bedingungen bei 60 km/h?

☐ 36 m
☐ 18 m
☐ 27 m

28. Wozu kann langes Fahren mit höherer Geschwindigkeit führen?
Mehrere Antworten sind möglich.

☐ Die Reaktionsbereitschaft nimmt zu.
☐ Das Gefühl für die Geschwindigkeit lässt nach.
☐ Es wird zu dicht aufgefahren.

29. Sie fahren auf einer sehr schmalen Straße und haben 50 m Sichtweite. Wie lang darf Ihr Anhalteweg höchstens sein?

_____m

30. Was macht das Überholen auch auf übersichtlichen und geraden Fahrbahnen gefährlich?
Mehrere Antworten sind möglich.

☐ Der eigene Überholweg wird als zu lang eingeschätzt.
☐ Die Entfernung eines entgegenkommenden Fahrzeugs wird als zu groß eingeschätzt.
☐ Der eigene Überholweg wird als zu kurz eingeschätzt.

31. Was müssen Sie beim Überholen hinsichtlich des Abstandes beachten?
Mehrere Antworten sind möglich.

☐ Einen ausreichenden Seitenabstand vor allem zu Personen einhalten.
☐ Einen ausreichenden Seitenabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern einhalten.
☐ Zu mehrspurigen Fahrzeugen größeren Seitenabstand einhalten als zu einspurigen.

32. Wovon hängt der einzuhaltende Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug ab?
Mehrere Antworten sind möglich.

☐ Von den Sichtverhältnissen
☐ Von der Fahrbahnbeschaffenheit
☐ Von der Geschwindigkeit

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Fragebogen der EG *(Fortsetzung)*

Bitte beantworten Sie die folgenden Fragen ohne Hilfe von Dritten oder die Nutzung des Internets.

33. Sie fahren mit 80 km/h hinter einem Auto her. Welchen Sicherheitsabstand müssen Sie mindestens einhalten?

☐ Einen „Ein-Sekunden-Abstand"
☐ Einen Abstand von 15 Metern
☐ Einen „Zwei-Sekunden-Abstand"

34. Wie viel Prozent aller Autofahrer haben „Punkte in Flensburg"?

☐ Ca. 2 %
☐ Ca. 13 %
☐ Ca. 25 %

35. Wie viel Prozent aller Autofahrer, die „Punkte in Flensburg" haben, haben mehr als drei Punkte?

☐ Die Minderheit der Fahrer mit Punkten hat mehr als drei Punkte.
☐ Etwa die Hälfte der Fahrer mit Punkten hat mehr als drei Punkte.
☐ Die Mehrheit der Fahrer mit Punkten hat mehr als drei Punkte.

Im Weiteren bitten wie Sie um ein paar Angaben zu Ihrer Person.

36. Bitte geben Sie Ihr Geschlecht an.

☐ Männlich
☐ Weiblich

37. Bitte geben Sie Ihr Alter an.

_____Jahre

38. Welchen höchsten Schulabschluss haben Sie?

☐ Schule beendet ohne Abschluss
☐ Volks-/Hauptschulabschluss oder Polytechnische Oberschule (POS) mit Abschluss 8. Klasse
☐ Mittlere Reife, Realschulabschluss (Fachschulreife) oder Polytechnische Oberschule (POS) mit Abschluss 10. Klasse
☐ Fachhochschulreife (z. B. Abschluss einer Fachoberschule)
☐ Abitur (Hochschulreife) oder Erweiterte Oberschule (EOS) mit Abschluss 12. Klasse
☐ Einen anderen Schulabschluss, und zwar: _____
☐ Bin noch Schüler(in)

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Fragebogen der EG *(Fortsetzung)*

39. Bitte geben Sie die Postleitzahl Ihres Wohnortes an.

__ __ __ __ __ Postleitzahl

40. Bitte geben Sie an, wie viele Kilometer Sie im vergangenen Jahr ungefähr gefahren sind.

_____Kilometer

41. In welchem Kontext fahren Sie hauptsächlich Auto?
Mehrere Antworten sind möglich.

☐ Berufskraftfahrer
☐ Beruflich während der Arbeitszeit
☐ Hin- und Rückweg zur Arbeits- oder Ausbildungsstelle
☐ Im privaten Kontext in der näheren Umgebung meines Wohnorts
☐ Im privaten Kontext zwischen weiter entfernt liegenden Orten
☐ Sonstiges, und zwar: _____

42. Haben Sie Punkte im Fahreignungsregister? (Damit sind „Punkte in Flensburg" gemeint.)

☐ Nein, ich habe keine Punkte in Flensburg. → *Weiter mit Frage 45*
☐ Ja, ich habe Punkte in Flensburg. → *Weiter mit Frage 43*

43. Wie viele Punkte haben Sie im Fahreignungsregister?

_____Punkte

44. Falls Sie Punkte im Fahreignungsregister haben, wegen welcher Art von Regelverstoß haben Sie die Punkte erhalten?
Mehrere Antworten sind möglich.

☐ Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss
☐ Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
☐ Nicht angepasste Geschwindigkeit
☐ Ungenügender Sicherheitsabstand
☐ Regelverstoß beim Überholen oder Vorbeifahren
☐ Regelverstoß beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Ausfahren
☐ Fehlverhalten gegenüber Fußgängern
☐ Sonstiges, und zwar _____
☐ Weiß ich nicht mehr.
☐ Keine Angabe

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Fragebogen der EG *(Fortsetzung)*

Um einen genaueren Eindruck von den Vorstellungen unserer Befragten zu erlangen, suchen wir Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer, die zu einem maximal halbstündigen telefonischen Interview bereit wären. Jedes absolvierte Interview honorieren wir mit einem Tankgutschein im Wert von € 35,-.

45. Haben Sie Interesse an einem telefonischen Interview?

☐ Ja → *Weiter mit Frage 46*
☐ Nein → *Ende der Befragung*

46. Sofern Sie Interesse an einem telefonischen Interview haben, geben Sie uns im Folgenden bitte Ihre Kontaktdaten an:

Name, Vorname _____

Telefonnummer _____

E-Mail-Adresse _____

Sie sind nun am Ende angelangt. Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

D Interviewleitfaden

EvaFES Interviewleitfaden für FES-Teilnehmer (EG)

uzbonn
Richtig fragen.

Einleitung

Vielen Dank, dass Sie sich bereit erklärt haben, an dem Gespräch teilzunehmen. Sie haben vor einiger Zeit an einem Fahreignungsseminar teilgenommen. In unserem Gespräch heute wird es um das Thema Autofahren und Punkte gehen, und welche Rolle die im Seminar besprochenen Themen in Ihrem Alltag spielen.

Die Ergebnisse dienen einer Untersuchung der Fahreignungsseminare. Selbstverständlich wird alles, was Sie sagen, vertraulich behandelt und ausschließlich anonym ausgewertet. Rückschlüsse auf Ihre Person werden nicht möglich sein. Für die Auswertung der Gespräche aber ist es wesentlich, dass diese aufgezeichnet werden. Sind Sie mit der Aufzeichnung unseres Gesprächs einverstanden?

Eröffnung

/ BEDEUTUNG DES AUTOFAHRENS /

1. Bitte erzählen Sie mir zunächst, welche Bedeutung Autofahren in Ihrem Alltag für Sie hat.

   Was wäre, wenn Sie keinen Führerschein hätten?

Kenntnissen über Zusammenhänge zwischen auslösenden und aufrechterhaltenden Bedingungen von riskantem Verhalten

/ URSACHEN VON REGELVERSTÖßEN /

2. Wie viele Punkte hatten Sie vor Ihrer Teilnahme am Fahreignungsseminar?
   a. Für welche Regelverstöße haben Sie die Punkte bekommen?
   b. Und wie ist es zu diesen Regelverstößen gekommen?
      {Regelverstöße können ja verschiedene Ursachen haben.}
      Was meinen Sie heute, sind die Ursachen dafür gewesen?
   c. Welche Umstände, die Sie nicht beeinflussen konnten, haben zu dem Regelverstoß geführt?
   d. Und welche Faktoren, auf die Sie einen Einfluss hatten, haben dazu beigetragen?
   e. Wie haben Sie vor dem Seminar über die Ursachen Ihrer Regelverstöße gedacht?
      {Denken Sie heute anders über die Ursachen Ihrer Regelverstöße?}

Kenntnisse über sichere Verhaltensalternativen

/ ENTWICKLUNG VON STRATEGIEN GEGEN REGELVERSTÖßE /

3. {Glauben Sie denn, dass Sie in Zukunft erneut Punkte bekommen? Oder haben Sie seit dem Seminar schon erneut Punkte bekommen?}

   ~~Wie glauben Sie, können Sie in Zukunft vermeiden wieder Punkte zu bekommen?~~
   a. Ist es für Sie wichtig, in Zukunft keine neuen Punkte mehr zu bekommen? Warum?
   b. Haben Sie sich konkrete Vorstellungen gemacht, wie Sie Punkte in Zukunft vermeiden können? Wenn ja, welche?

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Interviewleitfaden *(Fortsetzung)*

EvaFES Interviewleitfaden für FES-Teilnehmer (EG)

uzbonn
Richtig fragen.

Selbstberichtetes (Fahr-)Verhalten (Umsetzung der Lösungsstrategien im Alltag, Einhaltung der Zielvereinbarungen und Belohnungen)

/ UMSETZUNG DER STRATEGIEN /

4. {Gelingt Ihnen das denn?} Wie können Sie diese Ideen in Ihren Alltag integrieren? Bitte nennen Sie ein paar Beispiele.
   a. Welche Rolle haben die Hausaufgaben aus dem Seminar bei der Umsetzung Ihrer Vorsätze in den Alltag als Autofahrer gespielt?
   b. Sind bei Ihnen Schwierigkeiten bei der Bearbeitung und Umsetzung der Hausaufgaben aufgetreten? Wenn ja, welche?
   c. Was fällt Ihnen bei der Umsetzung Ihrer Änderungsvorsätze leicht? Warum?
   d. Und was fällt Ihnen bei der Umsetzung schwer? Warum?
   e. Wie motivieren Sie sich, um Ihre Vorsätze einzuhalten?

5. Welche Belohnung haben Sie sich im Seminar überlegt, wenn Sie es schaffen, Ihre Vorsätze einzuhalten? {Klappt das?}

   {Wie sinnvoll finden Sie es denn, sich konkrete Belohnungen zu überlegen?}

   Finden Sie es sinnvoll, sich eine konkrete Belohnung zu überlegen, wenn man es schafft, die Vorsätze einzuhalten? Warum?

Abschluss

/ WIRKUNG DES SEMINARS /

6. Glauben Sie, die Teilnahme am Fahreignungsseminar hilft Ihnen dabei, in Zukunft keine neuen Punkte mehr zu bekommen? Warum?

Wir sind nun am Ende angelangt. Gibt es von Ihrer Seite noch Fragen zu der Untersuchung?

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Interviewleitfaden *(Fortsetzung)*

EvaFES Interviewleitfaden für Vergleichspersonen (KG)

uzbonn
Richtig fragen.

Einleitung

Sie haben vor kurzem an einer Befragung über Einstellungen von Autofahrern zu verschiedenen verkehrsrelevanten Themen rund ums Autofahren teilgenommen. Im Anschluss haben Sie sich bereit erklärt, auch bei einem Interview über das Thema Autofahren und „Punkte in Flensburg“ mitzumachen. Vielen Dank, dass Sie sich dazu bereit erklärt haben!

Die Ergebnisse dienen einer Untersuchung der Fahreignungsseminare. Selbstverständlich wird alles, was Sie sagen vertraulich behandelt und ausschließlich anonym ausgewertet. Rückschlüsse auf Ihre Person werden nicht möglich sein. Für die Auswertung der Gespräche aber ist es wesentlich, dass diese aufgezeichnet werden. Sind Sie mit der Aufzeichnung unseres Gesprächs einverstanden?

Eröffnung

/ BEDEUTUNG DES AUTOFAHRENS /

1. Bitte erzählen Sie mir zunächst, welche Bedeutung Autofahren in Ihrem Alltag für Sie hat.
   Was wäre, wenn Sie keinen Führerschein hätten?

Kenntnissen über Zusammenhänge zwischen auslösenden und aufrechterhaltenden Bedingungen von riskantem Verhalten

/ URSACHEN VON REGELVERSTÖßEN /

2. Wie viele „Punkte in Flensburg“ haben Sie zurzeit?
   a. Für welche Regelverstöße haben Sie die Punkte bekommen?
   b. Und wie ist es zu diesen Regelverstößen gekommen?
      {Regelverstöße können ja verschiedene Ursachen haben.}
      Was meinen Sie, sind die Ursachen dafür gewesen?
   c. Welche Umstände, die Sie nicht beeinflussen konnten, haben zu dem Regelverstoß geführt?
   d. Und welche Faktoren, auf die Sie einen Einfluss hatten, haben dazu beigetragen?

Kenntnisse über sichere Verhaltensalternativen

/ ENTWICKLUNG VON STRATEGIEN GEGEN REGELVERSTÖßE /

3. {Glauben Sie denn, dass Sie in Zukunft erneut Punkte bekommen?
   ~~Wie glauben Sie, können Sie in Zukunft vermeiden wieder Punkte zu bekommen?~~
   a. Ist es für Sie wichtig, in Zukunft keine neuen Punkte mehr zu bekommen? Warum?
   b. Haben Sie sich konkrete Vorstellungen gemacht, wie Sie Punkte in Zukunft vermeiden können? Wenn ja, welche?

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Interviewleitfaden *(Fortsetzung)*

EvaFES Interviewleitfaden für Vergleichspersonen (KG)

uzbonn
Richtig fragen.

Selbstberichtetes (Fahr-)Verhalten (Umsetzung der Lösungsstrategien im Alltag, Einhaltung der Zielvereinbarungen und Belohnungen)

/ UMSETZUNG DER STRATEGIEN /

4. {Gelingt Ihnen das denn?} Wie können Sie diese Ideen in Ihren Alltag integrieren? Bitte nennen Sie ein paar Beispiele.
   a. Was fällt Ihnen bei der Umsetzung Ihrer Änderungsvorsätze leicht? Warum?
   b. Und was fällt Ihnen bei der Umsetzung schwer? Warum?
   c. Wie motivieren Sie sich, um Ihre Vorsätze einzuhalten?

Abschluss

/ SEMINAR /

5. Könnten Sie sich vorstellen, dass Ihnen die Teilnahme an einem Seminar über sicheres Fahrverhalten dabei helfen könnte, keine neuen Punkte mehr zu bekommen? Warum?

Wir sind nun am Ende angelangt. Gibt es von Ihrer Seite noch Fragen zu der Untersuchung?

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Seite 2von 2 (Stand: 06.07.2018)

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

E Kovarianzanalysen

Sicherheit

```
UNIANOVA score_sicher BY gruppe WITH q40_r q43_r
  /METHOD=SSTYPE(3)
  /INTERCEPT=INCLUDE
  /EMMEANS=TABLES(gruppe) WITH(q40_r=MEAN q43_r=MEAN)
  /CRITERIA=ALPHA(.05)
  /DESIGN=q40_r q43_r gruppe.
```

Univariate Varianzanalyse

Zwischensubjektfaktoren			
		Wertelabel	N
gruppe	1.00	EG	217
	2.00	KG	347

Tests der Zwischensubjekteffekte					
Abhängige Variable: score sicher					
Quelle	Quadratsumme vom Typ III	df	Mittel der Quadrate	F	Sig.
Korrigiertes Modell	2.256	3	.752	12.343	.000
Konstanter Term	84.187	1	84.187	1381.758	.000
q40_r	.339	1	.339	5.566	.019
q43_r	.591	1	.591	9.692	.002
gruppe	2.129	1	2.129	34.936	.000
Fehler	34.119	560	.061		
Gesamt	296.236	564			
Korrigierte Gesamtvariation	36.376	563			

Geschätzte Randmittel

gruppe				
Abhängige Variable: score_sicher				
			95%-Konfidenzintervall	
gruppe	Mittelwert	Standardfehler	Untergrenze	Obergrenze
EG	.772	.019	.735	.810
KG	.620	.014	.592	.648

Risiko 1

```
UNIANOVA score_risiko1 BY gruppe WITH q40_r q43_r
  /METHOD=SSTYPE(3)
  /INTERCEPT=INCLUDE
  /EMMEANS=TABLES(gruppe) WITH(q40_r=MEAN q43_r=MEAN)
  /CRITERIA=ALPHA(.05)
  /DESIGN=q40_r q43_r gruppe.
```

Univariate Varianzanalyse

Zwischensubjektfaktoren			
		Wertelabel	N
gruppe	1.00	EG	217
	2.00	KG	347

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Tests der Zwischensubjekteffekte					
Abhängige Variable: score_risiko1					
Quelle	Quadratsumme vom Typ III	df	Mittel der Quadrate	F	Sig.
Korrigiertes Modell	.615	3	.205	3.578	.014
Konstanter Term	93.111	1	93.111	1624.151	.000
q40_r	.181	1	.181	3.164	.076
q43_r	.184	1	.184	3.212	.074
gruppe	.002	1	.002	.035	.852
Fehler	32.104	560	.057		
Gesamt	359.381	564			
Korrigierte Gesamtvariation	32.720	563			

Geschätzte Randmittel

gruppe				
Abhängige Variable: score_risiko1				
			95%-Konfidenzintervall	
gruppe	Mittelwert	Standardfehler	Untergrenze	Obergrenze
EG	.758	.018	.722	.794
KG	.763	.014	.735	.790

Risiko 2

```
UNIANOVA score_risiko2 BY gruppe WITH q40_r q43_r
  /METHOD=SSTYPE(3)
  /INTERCEPT=INCLUDE
  /EMMEANS=TABLES(gruppe) WITH(q40_r=MEAN q43_r=MEAN)
  /CRITERIA=ALPHA(.05)
  /DESIGN=q40_r q43_r gruppe.
```

Univariate Varianzanalyse

Zwischensubjektfaktoren			
		Wertelabel	N
gruppe	1.00	EG	217
	2.00	KG	347

Tests der Zwischensubjekteffekte					
Abhängige Variable: score_risiko2					
Quelle	Quadratsumme vom Typ III	df	Mittel der Quadrate	F	Sig.
Korrigiertes Modell	1.597	3	.532	9.815	.000
Konstanter Term	85.455	1	85.455	1575.960	.000
q40_r	.572	1	.572	10.557	.001
q43_r	.331	1	.331	6.098	.014
gruppe	1.244	1	1.244	22.938	.000
Fehler	30.365	560	.054		
Gesamt	301.597	564			
Korrigierte Gesamtvariation	31.962	563			

Geschätzte Randmittel

gruppe				
Abhängige Variable: score_risiko2				
			95%-Konfidenzintervall	
gruppe	Mittelwert	Standardfehler	Untergrenze	Obergrenze
EG	.763	.018	.728	.798
KG	.647	.014	.620	.673

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Wissen

```
UNIANOVA score_wissen BY gruppe WITH q40_r q43_r
  /METHOD=SSTYPE(3)
  /INTERCEPT=INCLUDE
  /EMMEANS=TABLES(gruppe) WITH(q40_r=MEAN q43_r=MEAN)
  /CRITERIA=ALPHA(.05)
  /DESIGN=q40_r q43_r gruppe.
```

Univariate Varianzanalyse

Zwischensubjektfaktoren			
		Wertelabel	N
gruppe	1.00	EG	217
	2.00	KG	347

Tests der Zwischensubjekteffekte					
Abhängige Variable: score wissen					
Quelle	Quadratsumme vom Typ III	df	Mittel der Quadrate	F	Sig.
Korrigiertes Modell	.246	3	.082	2.011	.111
Konstanter Term	46.673	1	46.673	1145.562	.000
q40 r	.020	1	.020	.498	.481
q43_r	.066	1	.066	1.609	.205
gruppe	.196	1	.196	4.820	.029
Fehler	22.816	560	.041		
Gesamt	196.642	564			
Korrigierte Gesamtvariation	23.061	563			

Geschätzte Randmittel

gruppe				
Abhängige Variable: score_wissen				
			95%-Konfidenzintervall	
gruppe	Mittelwert	Standardfehler	Untergrenze	Obergrenze
EG	.583	.015	.553	.614
KG	.537	.012	.514	.560

Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.